



VN800

Manuel du propriétaire

Il convient de suivre les consignes sous les encadrés et de respecter scrupuleusement les conseils d'utilisation et d'entretien.

ATTENTION

○ ***Il s'agit d'instructions et de marches à suivre spéciales qu'il faut absolument respecter pour éviter tout accident bénin ou mortel.***

IMPORTANT

○ **Il s'agit d'instructions ou de marches à suivre particulières qu'il faut absolument respecter pour éviter d'endommager la moto.**

NOTE

○ *Il s'agit de certains points intéressants permettant d'assurer le fonctionnement correct de la moto.*

REMARQUE
CETTE MACHINE A ETE CONÇUE POUR UNE UTILISATION RAISONNABLE ET PRUDENTE PAR UN CONDUCTEUR QUALIFIE. ELLE N'EST ET NE DEMEURE QU'UN VEHICULE DE TRANSPORT.

UNE GAMME QUI FAIT LA DIFFERENCE



Préconisations IGOL pour la lubrification de votre KAWASAKI

Organes à lubrifier	Qualités préconisées
Moteur 4 temps	IGOL SYMBOL CERAMIC MOTO IGOL RALLYE ZS MOTO
Moteur 2 temps à mélange	IGOL STS-R IGOL STS
Moteur 2 temps à graissage séparé	IGOL 2 TEMPS MOTOSPORT
Boite de vitesses 2 temps	IGOL BV2
Transmission par pont et cardan	IGOL GRAMO B 80W90
Chaine de transmission	IGOL ROTOR 120 S IGOL VISCOCHAINE
Circuit hydraulique de freinage	IGOL SUPER BLOCK FLUID (DOT 5)
Fourche	IGOL FOURCHES IGOL FOURCHES INVERSEES
Circuit d'eau de refroidissement	IGOL TRANSFLUID IGOL IGOGEL
Autres organes	IGOL PERFECT (graisse) IGOL VASELINE (huile)

Consulter le tableau d'entretien périodique de votre manuel, pour les fréquences de graissage.

PREFACE

Nous tenons à vous remercier d'avoir choisi cette magnifique motocyclette KAWASAKI qui constitue l'aboutissement de notre technique avancée ainsi que des nombreux essais et des efforts continus que nous avons faits pour développer la fiabilité, la sécurité et les performances.

Prenez soin de lire ce manuel dans sa totalité avant d'enfourcher votre moto. Vous y apprendrez ce dont elle est capable mais aussi ses limites. Ce manuel donne de nombreux conseils de prudence mais son but n'est pas de fournir des indications sur les techniques et l'adresse requises pour conduire une motocyclette en toute sécurité. KAWASAKI recommande vivement à tout utilisateur de ce véhicule de suivre des cours afin d'atteindre le niveau physique et la maturité nécessaires à une conduite en toute sécurité.

Afin de conserver longtemps votre machine en parfait état, assurez lui tous les soins et entretiens décrits dans ce manuel.

Du fait des modifications apportées au cours de la production pour améliorer certaines caractéristiques de conception et les performances, il se pourrait que vous rencontriez de légères différences entre votre véhicule et les illustrations et le texte du présent manuel.

KAWASAKI HEAVY INDUSTRIES, LTD.
CONSUMER PRODUCTS GROUP

© Kawasaki Heavy Industries, Ltd. 1994

Dec. 1994 (1). (M)

TABLE DES MATIERES

CARACTERISTIQUES

PERFORMANCES		
Puissance maximale	(F)	39,3 kW à 7000 tr/mn (norme UTAC)
	(S)	24,2 kW à 6000 tr/mn
Couple maximum	(F)	Non applicable
	(S)	5,6 kg-m à 3000 tr/mn
Rayon minimum de braquage		2,9 m
DIMENSIONS		
Longueur hors tout		2370 mm
Largeur hors tout		825 mm
Hauteur hors tout		1170 mm
Empattement		1625 mm
Garde au sol		160 mm
Poids à sec		225 kg
MOTEUR		
Type		Simple arbre à cames en tête, 2 cylindres 4 temps, refroidissement liquide
Cylindrée		805 cc
Alésage × course		88,0 × 66,2 mm
Taux de compression		9,5 : 1
Système de démarrage		Démarreur électrique
Méthode de numérotation des cylindres		De l'avant vers l'arrière, 1-2
Carburateur		Keihin CVK36
Système d'allumage		Batterie et bobine (allumage transistorisé)

Calage de l'allumage (avance électronique)	5° avant PMH à 1000 tr/mn ~ 37,5° avant PMH à 6750 tr/mn
Bougies	NGK CR7E ou ND U22ESR-N
Système de lubrification	Lubrification forcée (carter humide)
Huile moteur	SAE 10W40, 10W50, 20W40 ou 20W50 de classe SE, SF ou SG
Capacité huile moteur	3,2 litres
Capacité liquide de refroidissement	2,4 litres

TRANSMISSION

Type		5 vitesses, prise constante, à retour
Embrayage		Multidisques, travaillant dans l'huile
Système de transmission		Commande par chaîne
Rapport de réduction primaire		2,184 (83/38)
Rapport de réduction secondaire		2,875 (46/16)
Rapport final		5,382 (en 5ème)
Rapport des vitesses :	1ère	2,250 (36/16)
	2ème	1,600 (32/20)
	3ème	1,230 (32/26)
	4ème	1,000 (26/26)
	5ème	0,857 (24/28)

CADRE

Angle de chasse	34°
Chasse	149 mm
Dimensions des pneumatiques :	
Avant	80/90-21 48H avec chambre
Arrière	140/90-16 71H avec chambre
Capacité du réservoir d'essence	15 litres

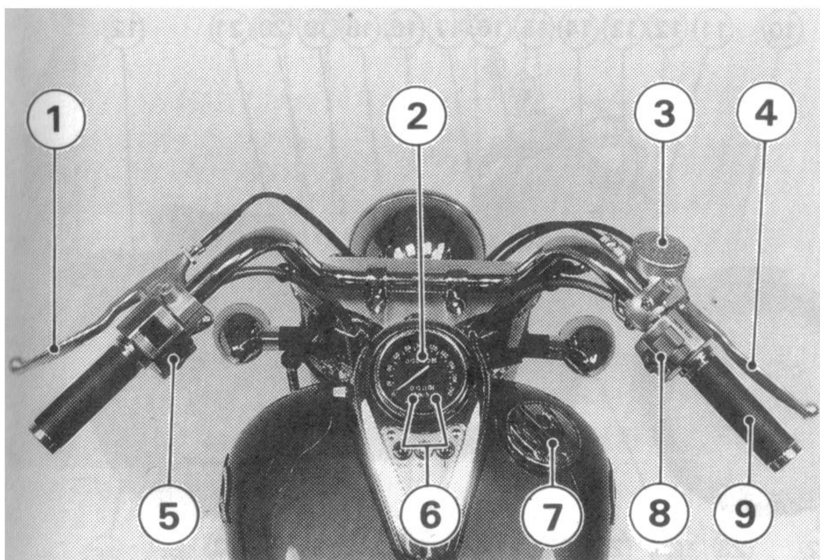
EQUIPEMENT ELECTRIQUE

Batterie	12 V, 12 Ah
Phare	12 V, 60/55 W
Feux arrière/stop	12 V, 5/21 W × 2
Clignotants	12 V, 21 W × 4

(F) : Modèle pour la France
(S) : Modèle pour la Suisse

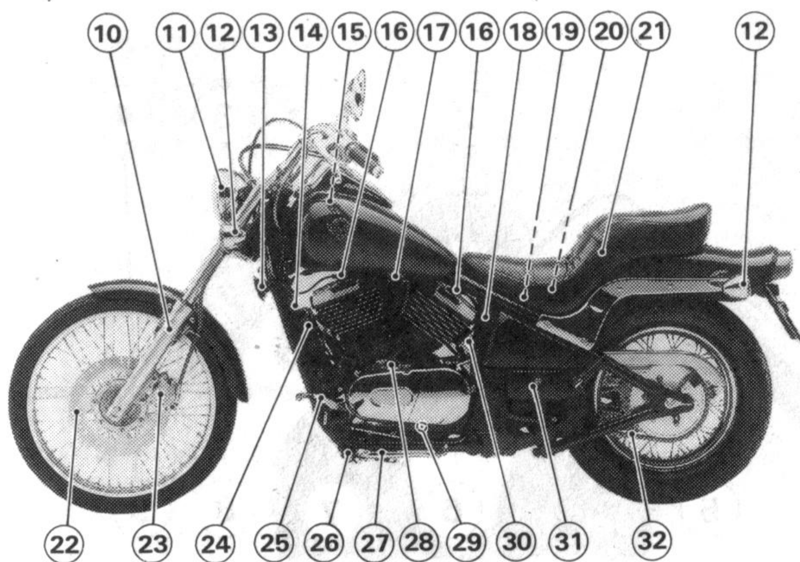
Caractéristiques sujettes à modifications sans préavis et pouvant varier selon les pays.

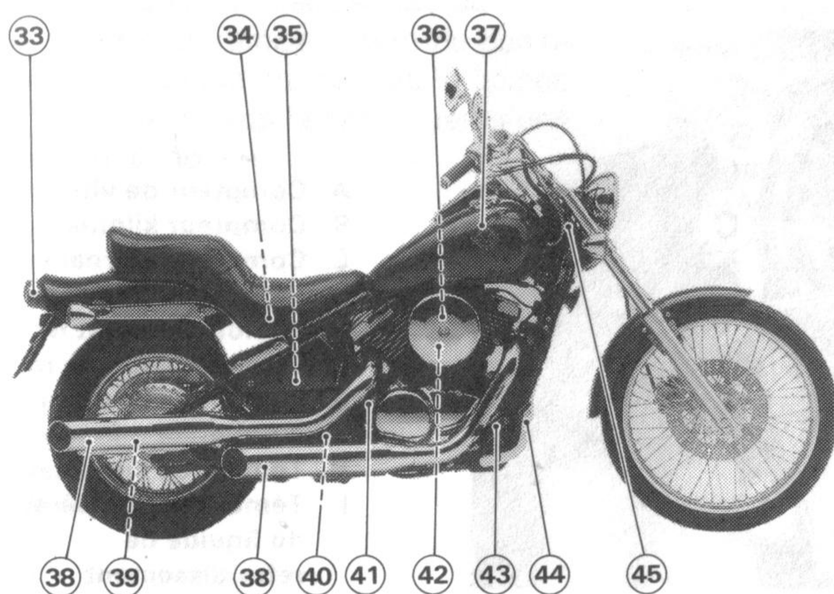
DISPOSITION DES ELEMENTS



1. Levier d'embrayage
2. Compteurs
3. Réservoir du liquide de frein (avant)
4. Levier de frein avant
5. Commutateurs au guidon (gauche)
6. Témoins
7. Bouchon de réservoir d'essence
8. Commutateurs au guidon (droite)
9. Poignée des gaz

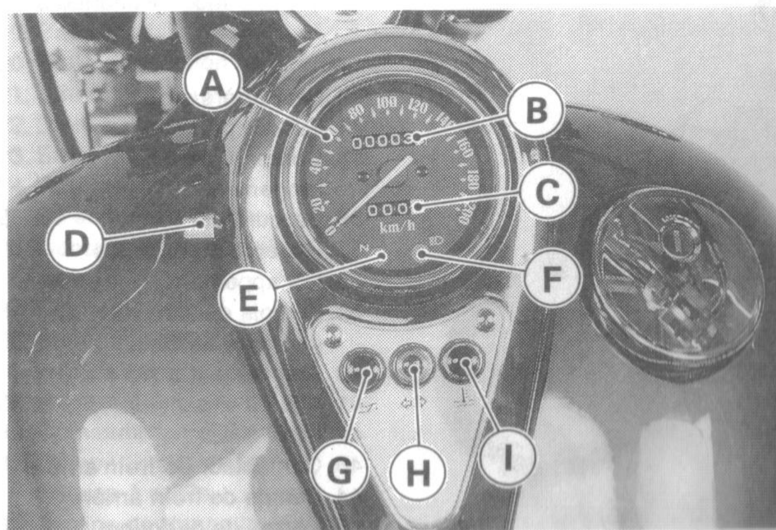
10. Fourche avant
11. Phare
12. Clignotant
13. Avertisseur
14. Accroche-casques
15. Bouchon du radiateur
16. Bougie
17. Robinet d'essence
18. Commande d'enrichissement
19. Batterie
20. Boîte de jonction
21. Selle
22. Disque de frein
23. Etrier de frein
24. Radiateur
25. Sélecteur de vitesse
26. Contacteur de béquille latérale
27. Béquille latérale
28. Bouchon d'orifice de remplissage d'huile
29. Regard du niveau d'huile
30. Commutateur d'allumage
31. Compartiment de la trousse à outils
32. Chaîne de transmission





33. Feu arrière/stop
34. Fusible principal
35. Compartiment de rangement
36. Carburateur
37. Réservoir d'essence
38. Echappement
39. Témoin d'usure de garniture de frein
40. Amortisseur arrière
41. Vase d'expansion
42. Filtre à air
43. Contacteur de frein arrière
44. Pédale de frein arrière
45. Verrou de direction

Compteurs



A. Compteur de vitesse
B. Compteur kilométrique
C. Compteur journalier
D. Bouton de remise à zéro
E. Témoin de point mort
F. Témoin de feu de route
G. Témoin de pression d'huile
H. Témoin de clignotant
I. Témoin de température du liquide de refroidissement

Compteur de vitesse

Le compteur de vitesse indique la vitesse du véhicule. Un totalisateur kilométrique et un compteur journalier se trouvent dans le cadran du compteur de vitesse. Le totalisateur kilométrique indique la distance parcourue depuis la mise en service du véhicule. Le compteur journalier indique la distance parcourue depuis la dernière remise à zéro. La remise à zéro du compteur journalier se fait en tournant le bouton de remise à zéro dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.

Témoins

N : Ce témoin s'allume lorsque la boîte est au point mort.

≣D : Ce témoin s'allume lorsque le phare est en position feu de route.

: Le témoin de pression d'huile s'allume lorsque la pression est dangereusement basse ou lorsque le commutateur est sur ON alors que le moteur ne tourne pas. Ce témoin s'éteint dès que la pression est suffisamment élevée. Se référer au chapitre «Entretien et réglages» pour plus d'informations.

⇦⇨ : Lorsque le commutateur de clignotant est tourné vers la gauche ou vers la droite, le témoin correspondant clignote.

: Le témoin de température du liquide de refroidissement s'allume à la mise du contact et s'éteint peu de temps après que le moteur commence à tourner afin d'assurer que son propre circuit fonctionne correctement. Le témoin s'allume également dès que la température du liquide de refroidissement atteint ou dépasse 120 °C lorsque la motocyclette roule. Si le témoin reste allumé, arrêter et laisser refroidir le moteur, puis vérifier le niveau du liquide de refroidissement dans le vase d'expansion.

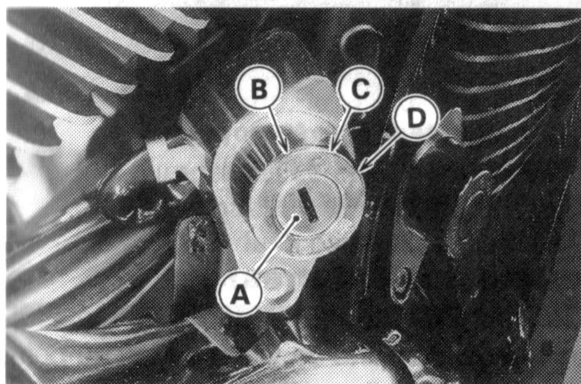
Clé

Cette motocyclette est équipée d'une clé à usages multiples, utilisée pour le commutateur d'allumage, le verrou de direction, le bouchon du réservoir d'essence, le compartiment de la trousse à outils, le cache latéral droit et l'accroche-casque.

Des ébauches de clé sont disponibles chez les concessionnaires Kawasaki, qui pourront faire des doubles à la demande, pour autant qu'on leur fournisse la clé d'origine.

Commutateur d'allumage

Le commutateur d'allumage se trouve du côté gauche, derrière le cylindre arrière. Il s'agit d'un commutateur à clé, à 3 positions. La clé peut être retirée dans les positions OFF ou P (stationnement).



A. Commutateur d'allumage
B. Position OFF
C. Position ON
D. Position P (stationnement)

OFF	Moteur coupé. Tous les circuits électriques sont coupés.
ON	Moteur allumé. Tous les équipements électriques peuvent être utilisés.
P (stationnement)	Moteur coupé. Feux de stationnement et feu arrière allumés. Tous les autres circuits électriques sont coupés.

NOTE

○ *Si le commutateur reste à la position P pendant longtemps (une heure), la batterie risque de se décharger complètement.*

Commutateurs au guidon (droite)

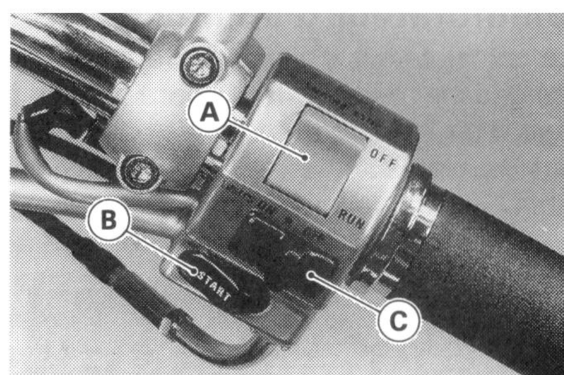
Commutateur d'arrêt moteur

Pour pouvoir démarrer la motocyclette, il convient de placer le commutateur d'arrêt moteur sur RUN après avoir placé le commutateur d'allumage sur ON.

Le commutateur d'arrêt moteur est à utiliser en cas d'urgence. Si un danger quelconque nécessite l'arrêt d'urgence du moteur, basculer ce commutateur sur OFF.

NOTE

○ *Bien que le commutateur d'arrêt moteur coupe le moteur, il ne coupe cependant pas tous les circuits électriques. Il est donc préférable d'utiliser le commutateur d'allumage pour éteindre le moteur.*



A. Commutateur d'arrêt moteur
B. Bouton du démarreur
C. Commutateur de phare

Bouton du démarreur

Ce bouton actionne le démarreur électrique lorsque la boîte de vitesses est au point mort ou lorsque l'on débraye.

Les instructions concernant le démarrage se trouvent à la section «Démarrage du moteur» au chapitre «Conduite de la motocyclette».

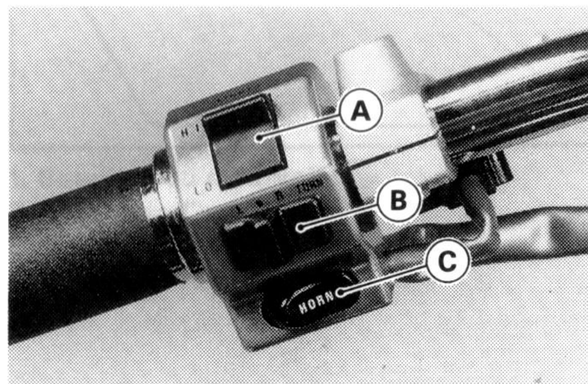
Commutateur de phare

OFF	Le phare est éteint lorsque le commutateur est sur OFF.
○	Le feu de stationnement, le feu arrière et l'éclairage des compteurs s'allument lorsque le commutateur est en position ○, le commutateur d'allumage étant en position ON.
ON	Le phare, le feu de stationnement, le feu arrière et l'éclairage des compteurs s'allument lorsque le commutateur est sur ON, le commutateur d'allumage étant sur ON.

Commutateurs au guidon (gauche)

Inverseur feu de route/de croisement

Cet inverseur permet de passer en feu de route ou en feu de croisement. Le témoin de feu de route s'allume lorsque le phare est en position feu de route (HI).



A. Inverseur feu de route/de croisement
B. Commutateur de clignotant
C. Bouton de l'avertisseur

Commutateur de clignotant

Quand ce commutateur est tourné vers la gauche (L) ou vers la droite (R), les clignotants correspondants s'allument.

Bouton de l'avertisseur

L'avertisseur retentit lorsque ce bouton est enfoncé.

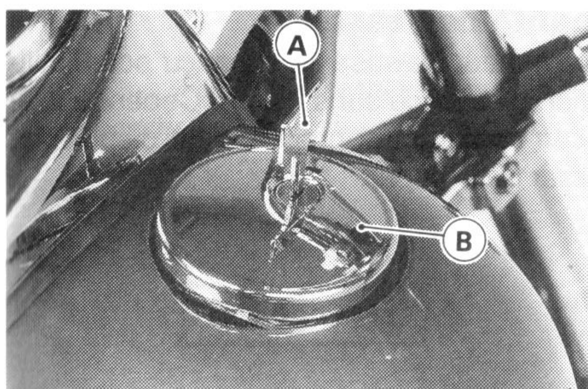
Bouchon du réservoir d'essence

Pour ouvrir le bouchon du réservoir d'essence, insérer la clé de contact dans la serrure et tourner vers la droite.

Pour refermer le bouchon, le repousser en place, la clé étant insérée. Pour retirer la clé, la tourner dans le sens contraire des aiguilles d'une montre, jusqu'à sa position d'origine.

NOTE

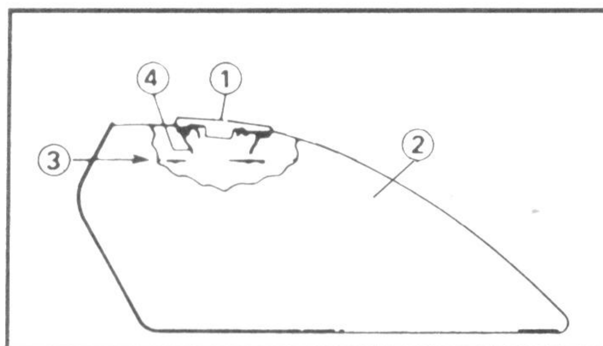
- *Le bouchon du réservoir ne peut être fermé que si la clé de contact est insérée dans la serrure et la clé de contact ne peut être retirée du bouchon que si celui-ci est correctement verrouillé.*
- *Ne pas refermer le bouchon en appuyant sur la clé, sous peine de ne pas pouvoir le verrouiller.*



A. Clé de contact
B. Bouchon du réservoir d'essence

Réservoir d'essence

Eviter de faire le plein sous la pluie ou sous un vent chargé de poussières afin de ne pas polluer l'essence.



1. **Bouchon du réservoir**
2. **Réservoir d'essence**
3. **Niveau maximum**
4. **Goulot de remplissage**

ATTENTION

- ***L'essence est extrêmement inflammable et peut exploser dans certaines conditions. Mettre le commutateur d'allumage sur OFF. Ne pas fumer. S'assurer que l'endroit est bien ventilé et à l'abri de toute source d'étincelles ou de flammes, y compris tout appareil muni d'une veilleuse.***
- ***Ne jamais remplir le réservoir jusqu'au goulot de remplissage. Si le réservoir est rempli à ras bords, la chaleur provoquera la dilatation de l'essence, qui s'échappera par les évents du bouchon.***
- ***Après avoir fait le plein, s'assurer que le bouchon est correctement fermé.***
- ***Si de l'essence gicle sur le réservoir, l'essuyer immédiatement.***

Qualité de l'essence

Ce moteur Kawasaki est conçu pour l'utilisation d'essence sans plomb. Cependant, si aucun carburant approprié n'est disponible, utiliser de la super.

IMPORTANT

- **L'utilisation d'essence avec plomb est illégale dans certains pays. Prendre connaissance des règlements en vigueur avant d'utiliser de l'essence avec plomb.**

Taux d'octane

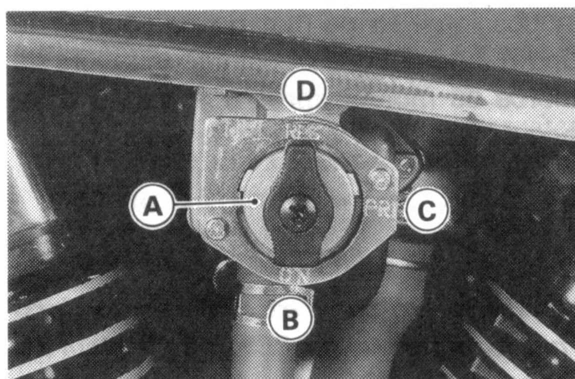
Le taux d'octane d'un carburant est la mesure de sa résistance à la détonation. Le terme communément utilisé pour décrire le taux d'octane d'un carburant est RON. Toujours utiliser un carburant avec un taux d'octane égal ou supérieur à 91 (RON).

NOTE

- *S'il se produit des «cognements» ou des «cliquetis», essayer une autre marque d'essence ou une essence avec un taux d'octane supérieur.*

Robinet d'essence

L'arrivée d'essence est interrompue automatiquement quand le moteur est coupé alors que le robinet est à la position ON ou RES (réserve).



A. Robinet d'essence **C. Position PRI**
B. Position ON **D. Position RES**

Le robinet d'essence a trois positions : ON, RES (réserve) et PRI (amorce). Si l'essence vient à manquer alors que le robinet est sur ON, tourner le robinet sur PRI et, quelques secondes plus tard, sur RES. Il est alors possible d'utiliser les 3,0 derniers litres d'essence.

La position PRI permet de contourner la coupure automatique et est très utile lors de l'amorce du moteur après une panne d'essence ou lors de la vidange du réservoir.

NOTE

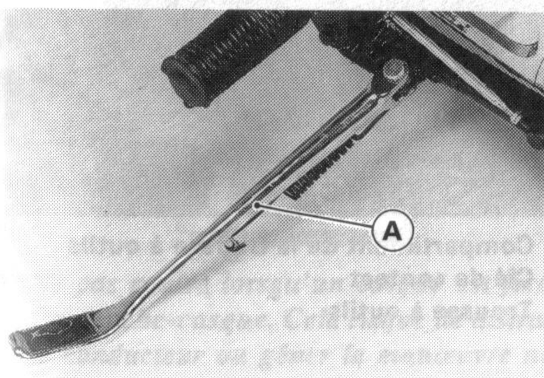
- *La distance à parcourir étant limitée lorsque le robinet est sur RES, faire le plein dès que possible.*
- *S'assurer que le robinet est sur ON (et non RES) après avoir fait le plein.*
- *Pour démarrer à froid après un long entreposage, placer d'abord le robinet sur PRI et, quelques secondes plus tard, le replacer sur ON.*

ATTENTION

- ***S'exercer à actionner le robinet d'essence lorsque la motocyclette est à l'arrêt. Afin d'éviter un accident, il faut être capable de manœuvrer le robinet sans avoir à quitter la route des yeux.***
- ***Veiller à ne pas toucher le moteur chaud lors de cette manœuvre.***
- ***Ne pas rouler ni stationner avec le robinet d'essence à la position PRI (amorce). Cela pourrait noyer le moteur ou de l'essence pourrait gicler sur la chaussée, créant ainsi un risque d'incendie en cas de renverse de la motocyclette.***

Béquille latérale

Cette motocyclette est équipée d'une béquille latérale.



A. **Béquille latérale**

NOTE

○ *Tourner le guidon vers la gauche, lorsque la béquille latérale est utilisée.*

Chaque fois que la béquille latérale est utilisée, prendre l'habitude de la relever à fond avant de s'asseoir sur la motocyclette.

NOTE

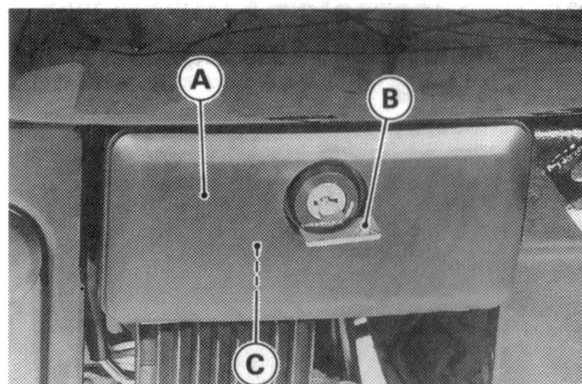
○ *Cette motocyclette est équipée d'un contacteur de béquille. Ce contacteur est conçu de manière à ce que le moteur se coupe si l'embrayage est actionné quand une vitesse est engagée alors que la béquille latérale n'est pas relevée.*

Compartiment de la trousse à outils/trousse à outils

La trousse à outils est située sous le cache latéral gauche.

Conserver la trousse à outils dans ce compartiment. Effectuer les petits réglages et le remplacement des pièces expliqués dans ce manuel avec les outils de cette trousse.

Pour ouvrir le compartiment de la trousse à outils, insérer la clé de contact dans la serrure et tourner la clé à droite.

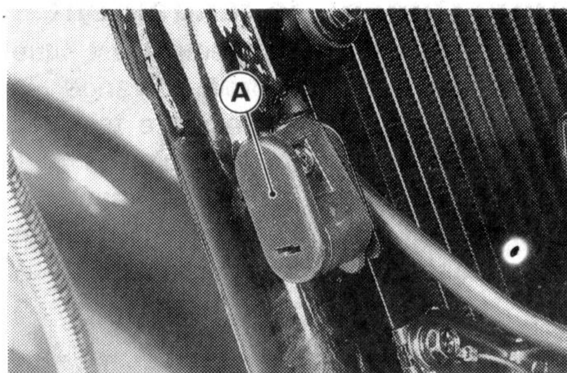


A. Compartiment de la trousse à outils
B. Clé de contact
C. Trousse à outils

Accroche-casque

Le casque peut être fixé à la motocyclette à l'aide de l'accroche-casque fixé sous la selle du passager.

Pour déverrouiller l'accroche-casque, insérer la clé de contact dans sa serrure et la tourner vers la droite.



A. Accroche-casque

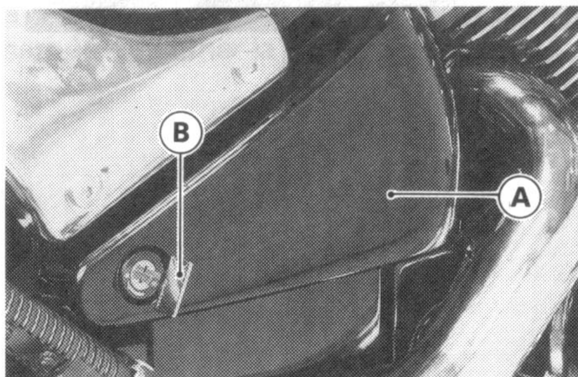
ATTENTION

○ ***Ne pas rouler lorsqu'un casque est fixé à l'accroche-casque. Cela risque de distraire le conducteur ou gêner la manœuvre normale du véhicule et être la cause d'un accident.***

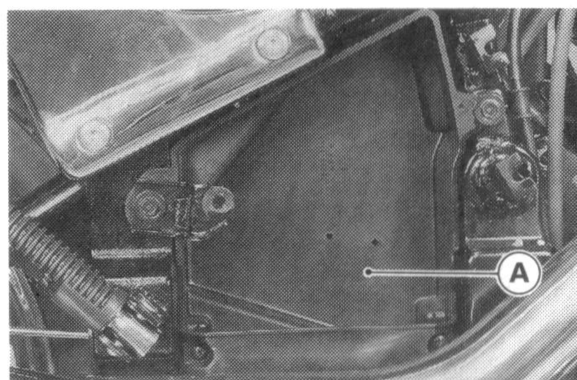
Compartiment de rangement

Le compartiment de rangement est situé dans le cache latéral droit. Y ranger le manuel du propriétaire ainsi que tous les papiers ou documents du véhicule.

Pour ouvrir le cache latéral droit, insérer la clé de contact dans la serrure et la tourner vers la droite, puis déposer le cache.



A. Cache latéral droit
B. Clé de contact



A. Compartiment de rangement

Verrou de direction

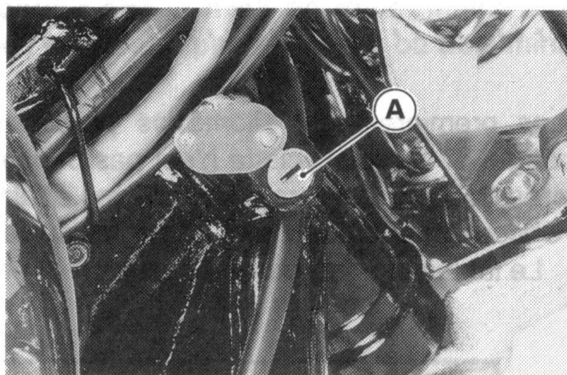
La motocyclette est équipée d'un verrou de direction, situé à la droite du tube de tête.

Pour verrouiller la direction:

1. Tourner le guidon à gauche.
2. Ouvrir le couvercle de la serrure en poussant dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.
3. Insérer la clé du contact.
4. Tourner la clé vers la gauche.
5. Enfoncer la clé en tournant légèrement le guidon vers la droite, puis tourner la clé vers la droite.
6. Retirer la clé.

ATTENTION

○ ***Débloquer la direction avant de mettre le moteur en marche. Essayer de rouler avec la direction bloquée peut provoquer un accident.***



A. Verrou de direction

RODAGE

Les premiers 1600 kilomètres parcourus par la motocyclette constituent la période de rodage. Si la motocyclette n'est pas conduite modérément pendant cette période, elle risque, après quelques milliers de kilomètres, d'être hors d'état au lieu d'être rodée.

Observer rigoureusement les règles suivantes pendant la période de rodage :

- Le tableau ci-dessous indique les régimes maxima à observer pendant la période de rodage.

km/h

Distance parcourue \ Vitesse	1 ème	2 ème	3 ème	4 ème	5 ème
De 0 à 800 km	32	48	64	80	96
De 800 à 1600 km	48	72	96	120	144

NOTE

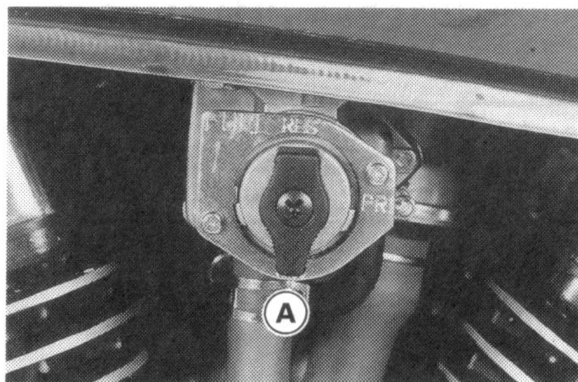
○ *Sur la voie publique, respecter les limites de vitesse en vigueur.*

- Ne pas commencer à rouler ou emballer le moteur dès la mise en route, même si le moteur est déjà chaud. Laisser le moteur tourner au ralenti pendant deux ou trois minutes pour permettre à l'huile d'irriguer tout le moteur.
- Ne pas emballer le moteur lorsque la boîte de vitesses est au point mort.

En outre, à 800 km, il est extrêmement important de faire effectuer une révision chez un concessionnaire KAWASAKI.

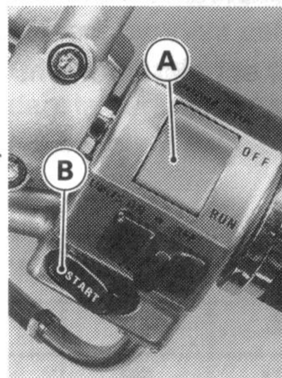
Démarrage du moteur

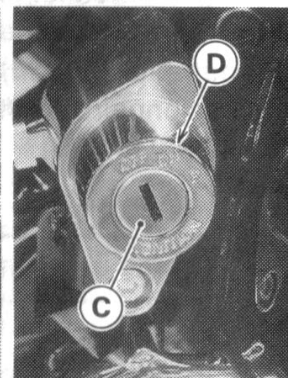
- Mettre le robinet d'essence sur ON.



A. Position ON

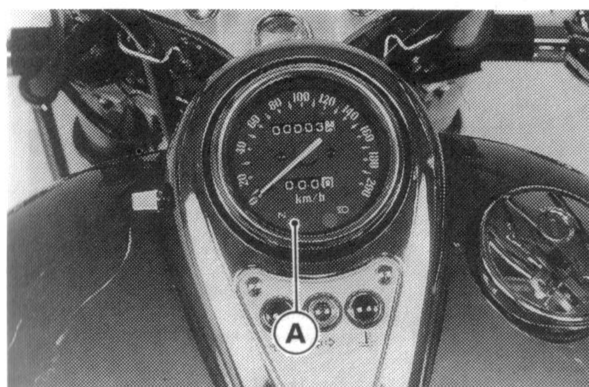
- S'assurer que le commutateur d'arrêt moteur est sur RUN.
- Mettre le contact.





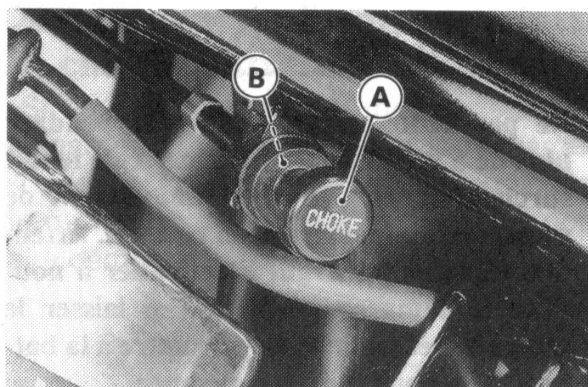
A. Commutateur d'arrêt moteur
B. Bouton du démarreur
C. Commutateur d'allumage
D. Position ON

- S'assurer que la boîte de vitesses est au point mort.



A. **Témoin de point mort**

- Si le moteur est froid, tirer à fond la commande d'enrichissement (position ON) et visser le contre-écrou de quelques tours.



A. Commande d'enrichissement
B. Contre-écrou

NOTE

○ *Si le moteur est déjà chaud ou par temps chaud (35 °C ou davantage), ouvrir partiellement les gaz au lieu d'utiliser la commande d'enrichissement, puis démarrer le moteur.*

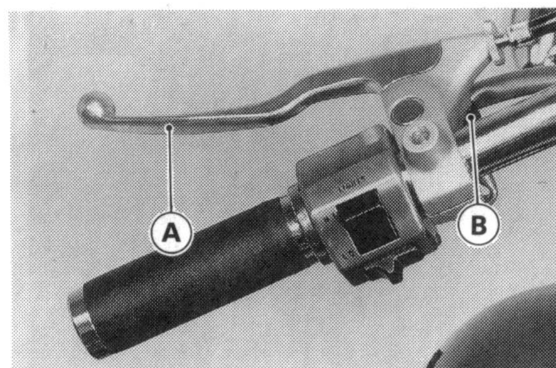
- En laissant les gaz complètement fermés, enfoncer le bouton de démarreur, jusqu'à ce que le moteur démarre.

IMPORTANT

- **Ne pas actionner le démarreur pendant plus de 5 secondes d'affilée car cela le fait surchauffer et provoque une baisse de puissance temporaire de la batterie. Attendre 15 secondes avant d'actionner à nouveau le démarreur afin de lui laisser le temps de refroidir et de permettre à la batterie de regagner de la puissance.**

NOTE

- *Si le moteur est noyé, actionner le démarreur, la poignée des gaz étant complètement ouverte, jusqu'au démarrage du moteur.*
- *La motocyclette est équipée d'un contacteur de blocage du démarreur. Ce contacteur empêche le démarreur de fonctionner si le levier d'embrayage n'est pas tiré et qu'une vitesse est engagée.*



A. Levier d'embrayage
B. Contacteur de blocage du démarreur

- Refermer progressivement la commande d'enrichissement en veillant à garder un régime adéquat pendant que le moteur chauffe.
- Lorsque le moteur est suffisamment chaud pour tourner au ralenti sans la commande d'enrichissement, desserrer le contre-écrou et refermer complètement celle-ci.

NOTE

- *Pour rouler avant que le moteur soit réchauffé, refermer la commande d'enrichissement aussitôt après le démarrage de la motocyclette.*

IMPORTANT

- **Ne pas laisser le ralenti plus de 5 minutes pour éviter de surchauffer le moteur et, par conséquent, de l'endommager.**

NOTE

- *Ne pas actionner la poignée des gaz quand le moteur est coupé. Le moteur risque d'être noyé, ce qui rendrait sa mise en marche difficile.*
- *Après la mise en marche du moteur, ne pas tourner de façon répétée quand le moteur tourne au ralenti. L'excès d'essence pompé risque d'encrasser les bougies.*

Démarrage de la motocyclette en cas de batterie déchargée

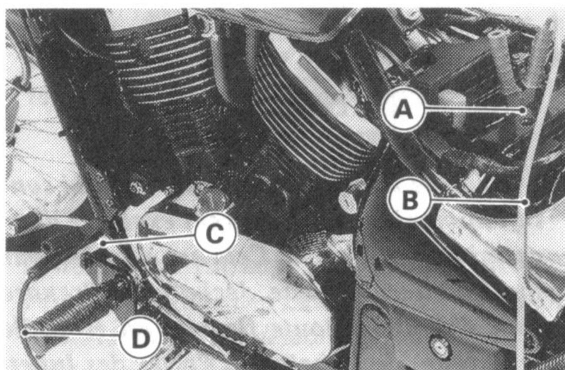
Si la batterie de la motocyclette est déchargée, il faut l'enlever et la recharger. Si cela n'est pas possible, utiliser une batterie de renfort de 12 volts avec câbles pour faire démarrer le moteur.

ATTENTION

- ***L'acide de batterie produit des gaz qui sont inflammables et qui peuvent exploser dans certaines conditions. Cela est valable pour toute batterie, même déchargée. Prendre soin d'éloigner toute flamme ou étincelle (cigarette) de la batterie. Porter des lunettes pour effectuer un travail sur une batterie. Dans le cas où de l'acide serait projeté sur la peau, les yeux ou les vêtements, laver immédiatement les parties affectées avec de l'eau pendant au moins 5 minutes. Consulter un médecin sans tarder.***

Branchement des câbles

- Déposer la selle.
- S'assurer que le contact est sur OFF.
- Brancher un câble de la borne (+) de la batterie de renfort au câble de batterie (+) à la borne du relais de démarreur.



A. Borne (+) du relais de démarreur
B. A la borne (+) de la batterie de renfort
C. Surface métallique non peinte
D. A la borne (–) de la batterie de renfort

- Brancher un autre câble de la borne (–) de la batterie de renfort à la pédale du frein arrière ou autre surface non peinte de la motocyclette. Ne pas utiliser la borne (–) de la batterie.

ATTENTION

○ ***Ne pas effectuer ce dernier branchement au carburateur ou à la batterie. Prendre soin de ne pas faire toucher les câbles positif et négatif. Ne pas effectuer cette opération avec une batterie gelée. Elle pourrait exploser.***
○ ***Ne pas inverser la polarité en branchant le (+) au (–) car la batterie pourrait exploser ou le système électrique pourrait être sérieusement endommagé.***

- Suivre le procédé habituel de démarrage du moteur.

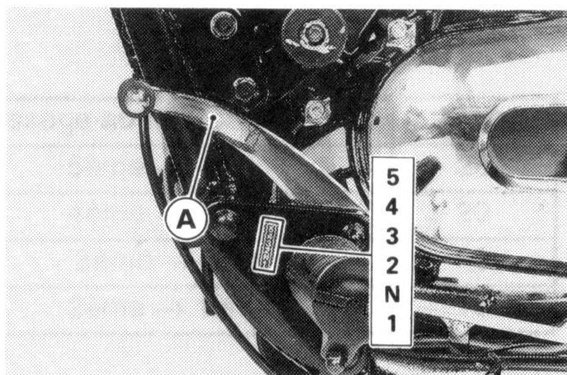
IMPORTANT

○ **Ne pas actionner le démarreur pendant plus de 5 secondes d'affilée sous peine de le surchauffer et de provoquer une baisse de puissance temporaire de la batterie. Attendre 15 secondes avant d'actionner à nouveau le démarreur afin de le laisser refroidir et de permettre à la batterie de regagner de la puissance.**

- Après le démarrage du moteur, débrancher les câbles. Débrancher d'abord le câble négatif (–) de la motocyclette.
- Remonter la selle.

Démarrage de la motocyclette

- S'assurer que la béquille latérale est bien relevée.
- Débrayer.
- Engager la 1ère vitesse.
- Ouvrir partiellement les gaz, puis relâcher peu à peu l'embrayage.
- Au fur et à mesure que le moteur embraye, ouvrir un peu plus les gaz pour donner juste assez d'essence pour l'empêcher de caler.



A. Sélecteur de vitesse

NOTE

- *Cette motocyclette est équipée d'un contacteur de béquille latérale. Ce contacteur est conçu de manière à ce que le moteur s'arrête si l'embrayage est actionné ou si une vitesse est enclenchée alors que la béquille latérale n'est pas relevée.*

Passage des vitesses

- Fermer les gaz tout en débrayant.
- Engager la vitesse supérieure ou la vitesse inférieure. Pour éviter d'endommager le moteur changer de rapport aux vitesses indiquées dans le tableau ci-après.

ATTENTION

- ***Lors du passage à une vitesse inférieure, ne pas laisser le moteur tourner à une vitesse telle qu'il soit en surrégime. Non seulement cela peut l'endommager mais la roue arrière pourrait déraper et provoquer un accident.***

- Ouvrir partiellement les gaz, tout en embrayant.

NOTE

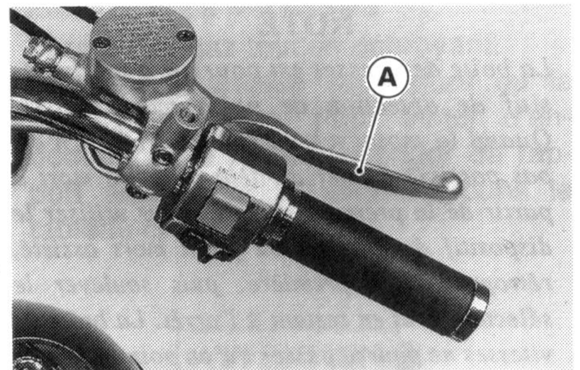
○ *La boîte de vitesses est pourvue d'un dispositif de détection de point mort assisté. Quand la motocyclette est à l'arrêt, il n'est pas possible d'aller au-delà du point mort à partir de la première vitesse. Pour utiliser le dispositif de passage au point mort assisté, rétrograder en première, puis soulever le sélecteur tout en restant à l'arrêt. La boîte de vitesses ne pourra passer qu'au point mort.*

Vitesses de changement de rapport

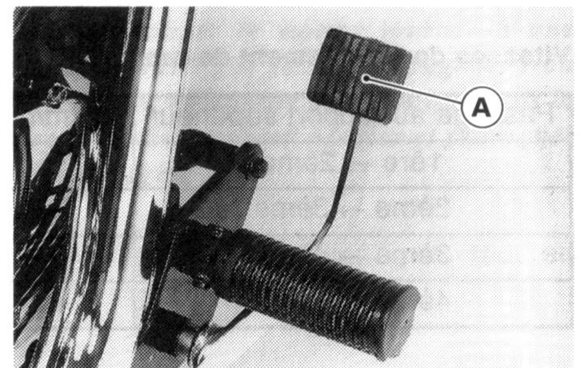
Passage au rapport supérieur	km/h	Passage au rapport inférieur	km/h
1ère → 2ème	15	5ème → 4ème	25
2ème → 3ème	25	4ème → 3ème	20
3ème → 4ème	35	3ème → 2ère	15
4ème → 5ème	45	2ème → 1ème	15

Freinage

- Fermer complètement les gaz tout en laissant le moteur embrayé (sauf pour passer une vitesse) afin d'utiliser le frein moteur pour ralentir.
- Rétrograder les vitesses une par une afin de se retrouver en 1ère au moment de l'arrêt de la motocyclette.
- Toujours appliquer les deux freins en même temps pour s'arrêter. Normalement, on serrera le frein avant un peu plus fort que le frein arrière. Rétrograder ou débrayer complètement, si cela s'avère nécessaire, afin d'éviter de caler le moteur.
- Ne jamais bloquer les freins sous peine de déraper. Dans un virage, il est préférable de ne pas freiner du tout. Il faut réduire la vitesse avant d'aborder tout virage.
- Pour un freinage d'urgence, négliger le rétrogradage, se concentrer sur un freinage aussi fort que possible tout en évitant de déraper.



A. Levier de frein avant



A. Pédale de frein arrière

Arrêt du moteur

- Fermer complètement les gaz.
- Mettre la boîte de vitesses au point mort.
- Couper le contact (position OFF).
- Placer la motocyclette sur la béquille latérale sur une surface solide.
- Verrouiller la direction.

Arrêt d'urgence de la motocyclette

Cette motocyclette KAWASAKI a été conçue et construite en vue d'assurer un maximum de confort et de sécurité. Cependant, afin de bénéficier pleinement de la technologie de pointe de KAWASAKI, il importe d'entretenir convenablement la machine et de se familiariser parfaitement avec son fonctionnement. Un mauvais entretien peut entraîner une situation dangereuse, appelée "panne d'accélération", dont deux des causes les plus courantes sont les suivantes :

1. Suite à un mauvais entretien du filtre à air, celui-ci s'est obstrué et des impuretés ont pu pénétrer dans le carburateur, calant le papillon des gaz.

2. A l'occasion du démontage du filtre à air, des impuretés ont pu pénétrer dans le carburateur et caler celui-ci.

En situation de panne d'accélération, on peut arrêter la motocyclette d'urgence en freinant tout en débrayant. Après avoir commencé cette manœuvre, le moteur peut être coupé en actionnant le commutateur d'arrêt du moteur, mais alors, il ne faut pas oublier de couper le contact en actionnant le commutateur d'allumage après l'arrêt de la motocyclette.

Stationnement

- Mettre au point mort et couper le contact (position OFF).
- Placer la motocyclette sur sa béquille latérale sur une surface de niveau solide.

IMPORTANT

- **Ne pas stationner à un endroit incliné ou pas assez dur, la motocyclette pourrait se renverser.**

- Si la motocyclette est garée dans un garage ou un autre bâtiment, s'assurer que l'endroit est bien ventilé et que la machine ne se trouve pas près d'une source de flammes ou d'étincelles. Cela comprend également tout appareil muni d'une veilleuse.

ATTENTION

- ***L'essence est extrêmement inflammable et peut exploser dans certaines conditions.***

- Verrouiller la direction pour prévenir toute tentative de vol.

NOTE

- *Pour garantir une meilleure visibilité de la motocyclette quand elle est garée la nuit, laisser le feu arrière, le feu de stationnement et l'éclairage de la plaque d'immatriculation allumés en tournant la clé de contact à la position P (stationnement).*
- *Ne pas laisser trop longtemps le commutateur à la position P, sinon la batterie se déchargera.*

Contrôles de sécurité quotidiens

Vérifier les points suivants chaque jour avant de prendre la route. Le temps nécessaire est minime et ces vérifications régulières sont la garantie d'une route sûre et sans ennui.

Si quelques anomalies sont détectées au cours de ces vérifications, se référer au chapitre «Entretien et réglages» ou voir un concessionnaire Kawasaki pour les opérations nécessaires à la remise en état de la motocyclette.

ATTENTION

○ ***La non observation de ces vérifications quotidiennes avant le départ peut occasionner de sérieux dégâts ou un accident grave.***

Essence .... Quantité suffisante dans le réservoir, pas de fuites.
Huile moteur......................... Niveau d'huile entre les repères.
Pneumatiques .... Pression (à froid)

Avant et arrière	Charge jusqu'à 97,5 kg	200 kPa (2,0 kg/cm^2)
	Charge de 97,5 à 181 kg	225 kPa (2,25 kg/cm^2)

Chaîne de transmission........	Flèche 25 ~ 35 mm.
Ecrous, boulons, attaches	S'assurer que les éléments de la direction et de la suspension, les axes et les autres équipements de contrôle sont correctement serrés.
Direction	Fonctionnement doux mais sans mou d'une butée à l'autre. Câbles de commande non pincés.
Freins	Pas de fuite de liquide de frein. Jeu à la pédale de frein : 20 ~ 30 mm. Usure des plaquettes de frein : l'épaisseur de la garniture doit être supérieure à 1 mm. Usure des garnitures de frein : l'indicateur ne peut pas dépasser la limite d'usure.
Poignée d'accélération	Jeu de la poignée : 2 ~ 3 mm.
Embrayage	Fonctionnement doux du levier d'embrayage. Jeu de l'embrayage : 2 ~ 3 mm.
Liquide de refroidissement ...	Pas de fuite du liquide de refroidissement. Niveau entre les repères (moteur froid).
Bouchon du radiateur	Correctement installé.
Equipement électrique..........	Tous les feux et l'avertisseur sonore fonctionnent correctement.
Commutateur d'arrêt moteur ...	Arrête le moteur.
Béquille latérale....................	Se relève complètement grâce à la tension de ressort. Ressort de rappel ni usé, ni endommagé.

Voir également l'étiquette «Contrôles quotidiens de sécurité» collée à l'arrière du cache latéral droit.

Conseils supplémentaires pour la conduite à grande vitesse

Freins : L'importance des freins, notamment pour la conduite à grande vitesse, ne doit jamais être sous-estimée. S'assurer qu'ils sont bien réglés et qu'ils fonctionnent correctement.

Direction : Du jeu dans la direction peut provoquer une perte de contrôle du véhicule. S'assurer que le guidon tourne librement, toutefois sans avoir de jeu.

Pneumatiques : La conduite à grande vitesse est éprouvante pour les pneus, et il est primordial d'avoir de bons pneus pour une conduite en toute sécurité. Examiner leur état général, les gonfler à la bonne pression et vérifier l'équilibrage des roues.

Bougies : Si le moteur est fort sollicité (en compétition, par exemple), installer des bougies d'un indice thermique inférieur (NGK CR8E ou ND U24ESR-N).

Essence : Le réservoir doit être suffisamment plein car la consommation est élevée à grande vitesse.

Huile moteur : Pour éviter tout grippage et la perte de contrôle du véhicule, s'assurer que le niveau d'huile atteint le repère supérieur.

Liquide de refroidissement : Pour éviter une surchauffe, s'assurer que le liquide de refroidissement est à son niveau maximum.

Equipement électrique : S'assurer que le phare, le feu arrière/stop, les clignotants, l'avertisseur, etc... fonctionnent tous correctement.

Divers : S'assurer que tous les boulons et écrous sont serrés, et que les pièces contribuant à une conduite en toute sécurité sont en bon état.

ATTENTION

- ***Les caractéristiques de conduite à grande vitesse diffèrent de celles à vitesse normale. Ne pas conduire à grande vitesse avant d'avoir la technique et l'entraînement suffisants.***

ENTRETIEN ET REGLAGES

Les opérations d'entretien et de réglage décrites dans ce chapitre sont facilement réalisables et doivent être effectuées conformément au tableau d'entretien périodique afin de conserver la motocyclette en bon état de marche. **La première révision est d'une importance primordiale et ne doit pas être négligée.**

En cas de doute au sujet d'un réglage ou du fonctionnement du véhicule, consulter un concessionnaire Kawasaki pour vérification de la motocyclette.

Il est à noter que Kawasaki décline toute responsabilité en matière de dommages résultant d'un entretien incorrect ou d'un mauvais réglage effectué par le propriétaire.

Tableau d'entretien périodique

Opération / Fréquence	Au 1er des deux → ↓ tous les	*Distance au compteur km: 800	5000	10000	15000	20000	25000	30000	Voir page
Régime de ralenti – Régler		●	●	●	●	●	●	●	65
Jeu à la poignée des gaz – Contrôler †		●		●		●		●	62
Bougie – Nettoyer et vérifier l'écartement †			●	●	●	●	●	●	57
K Jeu aux soupapes – Contrôler †		●		●		●		●	59
Elément du filtre à air – Nettoyer		●		●		●		●	62
K Circuit d'essence – Contrôler				●		●		●	91
Jeu aux freins – Contrôler †		●	●	●	●	●	●	●	81
Contacteur de frein arrière – Contrôler †		●	●	●	●	●	●	●	82
Usure des plaquettes et garnitures de frein – Contrôler †			●	●	●	●	●	●	76
Niveau du liquide de frein – Contrôler †	mois	●	●	●	●	●	●	●	78
K Liquide de frein – Remplacer	2 ans					●			79
Embrayage – Régler		●	●	●	●	●	●	●	67
K Direction – Contrôler †		●	●	●	●	●	●	●	–
Usure de la chaîne de transmission – Contrôler †		●	●	●	●	●	●	●	73

Fréquence / Opération	Au 1er des deux → ↓ tous les	*Distance au compteur km 800	5000	10000	15000	20000	25000	30000	Voir page
K Serrage des boulons, écrous et pièces de fixation – Contrôler †		●		●		●		●	–
K Serrage des rayons et voile de roue – Contrôler †		●	●	●	●	●	●	●	–
Usure des pneus – Contrôler †			●	●	●	●	●	●	85
Huile moteur – Changer	Ans	●	●	●	●	●	●	●	50
Filtre à huile – Remplacer		●		●		●		●	50
Crépine à huile – Nettoyer		●		●		●		●	50
K Lubrification générale – Effectuer			●	●	●	●	●	●	–
K Huile de fourche avant – Changer								●	–
K Pivot de bras oscillant, biellette d'Uni-trak – Lubrifier				●		●		●	–
K Arbre à cames de frein – Lubrifier	2 ans					●			77
K Liquide de refroidissement – Changer	2 ans							●	56
Flexibles, raccords de radiateur – Contrôler †	Ans	●		●		●		●	53
K Palier de tige de direction – Lubrifier	2 ans					●			–
K Coupelle de maître cylindre et joint antipoussière – Remplacer	2 ans								–

Fréquence / Opération	Au 1er des deux / tous les	*Distance au compteur km							Voir page
		800	5000	10000	15000	20000	25000	30000	
K Joint de piston d'étrier et joint antipoussière – Remplacer	2ans								–
K Câble de frein – Remplacer	2 ans								–
K Flexible de frein – Remplacer	4 ans								–
K Flexible à carburant – Remplacer	4 ans								–
Chaîne de transmission – Lubrifier	Tous les 300 km								75
Flèche de chaîne de transmission – Vérifier †	Tous les 800 km								70

K : Confier cette opération à un concessionnaire Kawasaki.

* : Pour des kilométrages plus importants, répéter l'opération à la fréquence indiquée dans le tableau.

† : Remplacer, ajouter, ou régler selon le cas.

Huile moteur

Pour que le moteur, la transmission et l'embrayage fonctionnent convenablement, maintenir l'huile moteur au niveau correct et remplacer l'huile ainsi que la cartouche de filtre à huile conformément au tableau d'entretien périodique. Non seulement des poussières ou des particules métalliques peuvent s'accumuler dans l'huile, mais aussi, cette dernière perd-elle ses propriétés lubrifiantes si elle est utilisée trop longtemps.

ATTENTION

○ ***Une huile en quantité insuffisante, dégradée ou polluée accélère l'usure et peut se traduire par un grippage du moteur ou de la transmission, par un accident et des blessures.***

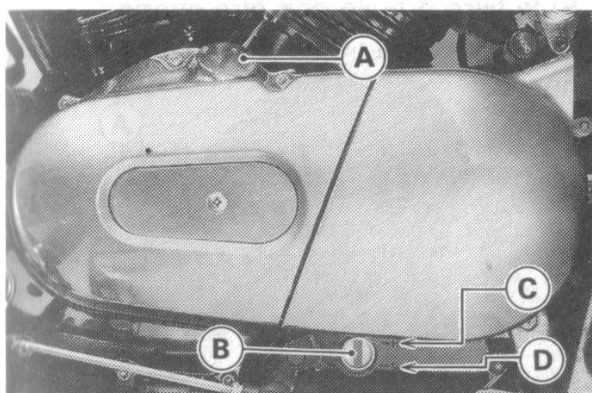
Vérification du niveau d'huile

- Si l'huile vient d'être remplacée, démarrer le moteur et le laisser tourner au ralenti pendant quelques minutes afin que le filtre à huile se remplisse. Couper le moteur et attendre quelques minutes pour que l'huile se stabilise.

IMPORTANT

○ **Emballer le moteur avant que l'huile n'atteigne toutes ses parties peut provoquer un grippage.**

- Si la motocyclette vient d'être utilisée, attendre quelques minutes afin que l'huile se rassemble.
- Vérifier le niveau au travers du regard. La motocyclette étant perpendiculaire au sol, le niveau doit se situer entre les repères placés près de la jauge.

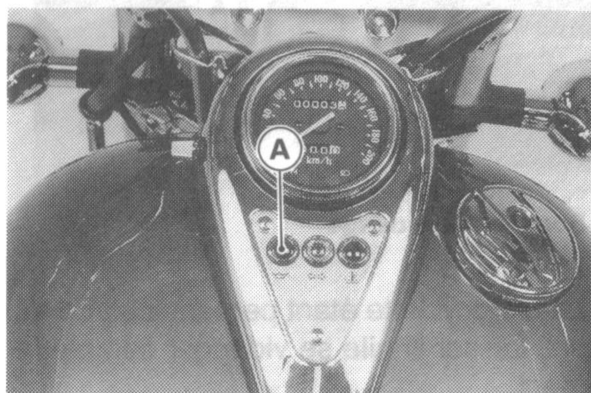


A. Bouchon d'orifice de remplissage d'huile
B. Regard de niveau d'huile
C. Repère supérieur
D. Repère inférieur

- Si le niveau est trop élevé, ôter l'excès d'huile par l'orifice de remplissage, à l'aide d'une seringue ou autre objet analogue.
- Si le niveau est trop bas, ajouter la quantité d'huile nécessaire. Utiliser une huile de même type et de même marque que celle qui se trouve déjà dans le moteur.

IMPORTANT

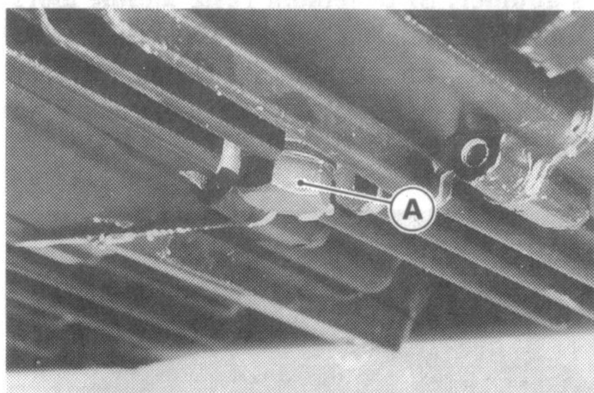
○ **Si le niveau descend très bas ou bien si la pompe à huile ou les canalisations sont obstruées ou ne fonctionnent pas correctement, le témoin de pression d'huile va s'allumer. Si ce témoin reste allumé alors que le régime du moteur est légèrement supérieur au régime de ralenti, couper immédiatement le moteur et trouver la cause.**



A. Témoin de niveau d'huile

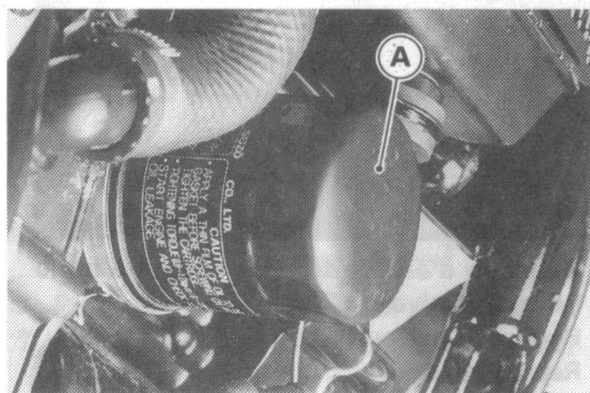
Remplacement de l'huile et/ou du filtre à huile

- Faire chauffer soigneusement le moteur, puis le couper.
- Placer un bac à vidange sous le moteur.
- Oter le bouchon de vidange.



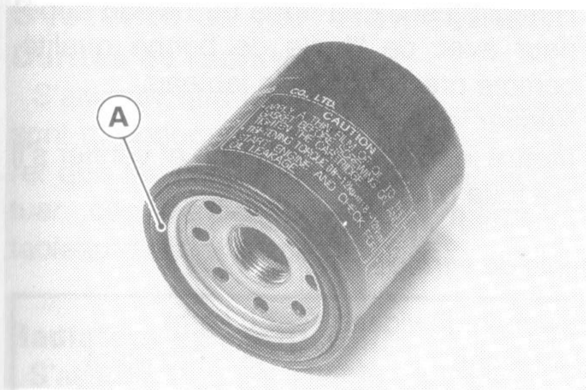
A. Bouchon de vidange

- La motocyclette étant perpendiculaire au sol, laisser l'huile se vidanger complètement.
- Si le filtre à huile doit être changé, sortir la cartouche du filtre et en remettre une neuve.

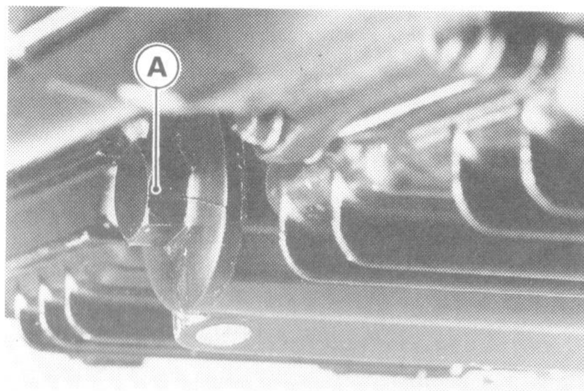


A. Cartouche

- Appliquer une légère pellicule d'huile sur le bourrage et serrer la cartouche au couple de serrage spécifié.

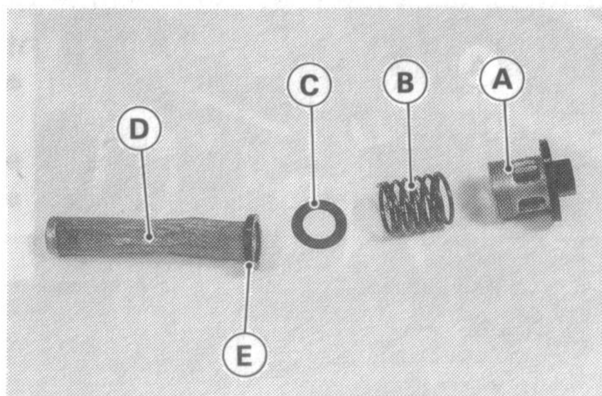


A. Bourrage



A. Bouchon de crépine à huile

- S'il faut nettoyer la crépine à huile, effectuer ce travail en la plongeant dans un bain de solvant à point d'ignition élevé. La crépine et son bouchon se retirent en même temps.



A. Bouchon **D. Crépine à huile**
B. Ressort **E. Joint en caoutchouc**
C. Rondelle plate

- Installer le bouchon de vidange, son bourrage et le bouchon de crépine à huile. Les serrer au couple de serrage spécifié.

NOTE

○ *Remplacer tout joint endommagé par un neuf.*
○ *S'assurer de remonter le joint en caoutchouc, en veillant à le placer du côté intérieur de la crépine.*

- Remplir jusqu'à la ligne du niveau supérieur avec de l'huile de bonne qualité, comme précisé dans le tableau.
- Vérifier le niveau d'huile.
- Mettre le moteur en marche et vérifier s'il y a fuite d'huile.

Couple de serrage

Bouchon de vidange :	2,0 kg-m
Cartouche:	1,5 ~ 2,0 kg-m
Bouchon de crépine à huile :	2,0 kg-m

Huile moteur

Qualité :	Classe SE, SF ou SG
Viscosité :	SAE 10W40, 10W50, 20W40 ou 20W50
Capacité:	2,7 L (sans changement du filtre) 2,9 L (avec changement du filtre) 3,2 L (moteur à sec)

Système de refroidissement

Durites de radiateur:

S'assurer que les durites de radiateur ne sont ni endommagées, ni fendues. S'assurer que les connexions sont bonnes. Effectuer ces vérifications conformément au tableau d'entretien périodique.

Radiateur et ventilateur:

S'assurer que les ailettes du radiateur ne sont pas obstruées par des insectes ou de la boue. Nettoyer à l'aide d'un jet d'eau à basse pression.

ATTENTION

- ***Le ventilateur se met en marche automatiquement, même lorsque le contact est coupé. Veiller à ne jamais approcher les mains ou les vêtements des ailettes.***

IMPORTANT

- **L'emploi d'un appareil de lavage à haute pression, comme il en est utilisé en automobile, peut endommager les ailettes et diminuer l'efficacité du radiateur.**
- **Ne pas obstruer ou dévier le courant d'air en montant des accessoires non autorisés devant le radiateur ou derrière le ventilateur. Une mauvaise ventilation peut provoquer une surchauffe du moteur et par conséquent, endommager celui-ci.**

Liquide de refroidissement:

Le liquide de refroidissement absorbe la chaleur excessive du moteur et l'évacue par le radiateur. Si le niveau du liquide de refroidissement est trop bas, le moteur va surchauffer et il pourrait être gravement endommagé. Vérifier le niveau du liquide chaque jour avant de prendre la route et en rajouter si le niveau est bas. Remplacer le liquide de refroidissement conformément au tableau d'entretien périodique.

Informations relatives au liquide de refroidissement

Afin de protéger les parties en aluminium du système de refroidissement contre la corrosion, l'utilisation d'agents chimiques antirouille est essentielle. Sans ces agents chimiques, des dépôts et du tartre finiront par s'accumuler dans le radiateur et la chemise d'eau. Cela obstruera les durites et réduira considérablement l'efficacité du système de refroidissement.

ATTENTION

- ***N'utiliser que des agents antirouille spécialement étudiés pour moteurs et radiateurs en aluminium. Se conformer aux instructions données par le fabricant : ces produits sont toxiques.***

Utiliser un mélange d'eau douce ou distillée et d'antigel (voir «antigel» ci-dessous) pour le système de refroidissement.

IMPORTANT

- **L'utilisation d'eau calcaire provoquera l'accumulation de tartre dans les durites et réduira considérablement l'efficacité du système de refroidissement.**

Si la température ambiante descend en dessous de 0°, utiliser de l'antigel «4 saisons» pour protéger le système du gel, de la rouille et du tartre.

Utiliser du liquide «4 saisons» (eau douce et éthylène glycol + agent antirouille pour moteurs et radiateurs en aluminium). Choisir le mélange correct en se référant aux instructions indiquées sur le bidon.

IMPORTANT

- **Les liquides «4 saisons» proposés sur le marché ont des propriétés anticorrosives. Ils perdent toutefois leurs propriétés s'ils sont trop dilués. Diluer donc selon les instructions du fabricant.**

NOTE

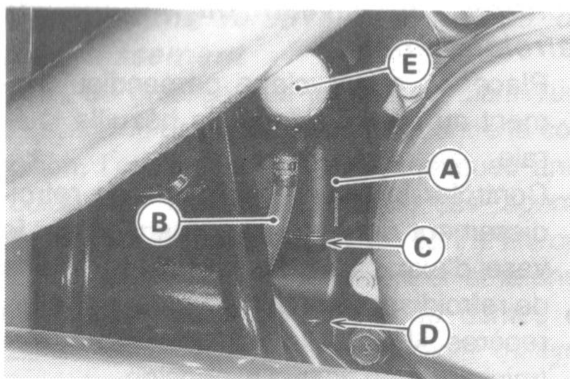
- *Le système de refroidissement contient déjà un liquide «4 saisons». Il est de couleur verte, contient 50% d'éthylène glycol et résiste jusqu'à -35 °C.*

Contrôle du niveau du liquide de refroidissement

- Placer la motocyclette perpendiculairement au sol à l'aide de la béquille latérale.
- Contrôler le niveau du liquide de refroidissement par le regard aménagé sur le vase d'expansion. Le niveau du liquide de refroidissement doit se situer entre les repères «FULL» (maximum) et «LOW» (minimum) du vase d'expansion.

NOTE

- *Vérifier le niveau lorsque le moteur est froid (température atmosphérique ou ambiante).*



A. Vase d'expansion
B. Regard du niveau de liquide de refroidissement
C. Repère «FULL»
D. Repère «LOW»
E. Bouchon

- Si la quantité de liquide est insuffisante, dévisser le bouchon du réservoir et ajouter du liquide par l'orifice de remplissage jusqu'au repère «FULL».
- Reposer le bouchon.

NOTE

○ *En cas d'urgence, il est possible de n'ajouter que de l'eau. Cependant il faut revenir au mélange correct par addition d'antigel concentré le plus rapidement possible.*

IMPORTANT

○ **S'il est nécessaire de rajouter fréquemment du liquide, ou bien si le vase d'expansion est complètement à sec, il y a probablement une fuite dans le système. Consulter un concessionnaire Kawasaki.**

Remplacement du liquide de refroidissement

Faire remplacer le liquide de refroidissement par un concessionnaire Kawasaki.

Bougies

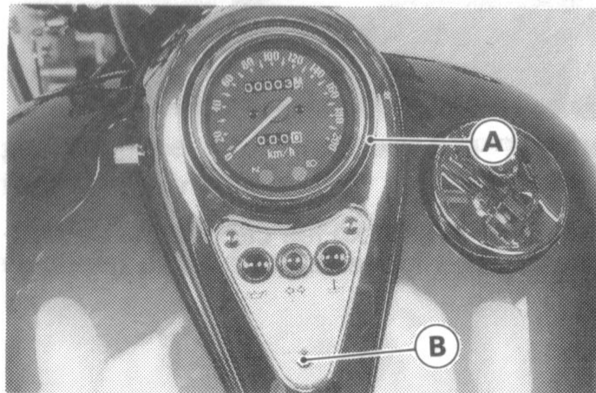
La bougie standard est indiquée dans le tableau. Il convient de démonter les bougies régulièrement conformément au tableau d'entretien périodique, pour nettoyage, vérification et réglage de l'écartement des électrodes.

Entretien

Une bougie grasse ou calaminée doit être nettoyée, de préférence au jet de sable, puis débarrassée de toute particule abrasive. Elle peut également être nettoyée à l'aide d'un solvant très volatile et d'une brosse métallique, ou autre objet analogue. Mesurer l'écartement des électrodes avec une jauge d'épaisseur, le régler s'il est incorrect en recourbant l'électrode extérieure. Remplacer la bougie si ses électrodes sont corrodées ou endommagées, ou si l'isolant est fissuré. N'utiliser qu'une bougie standard.

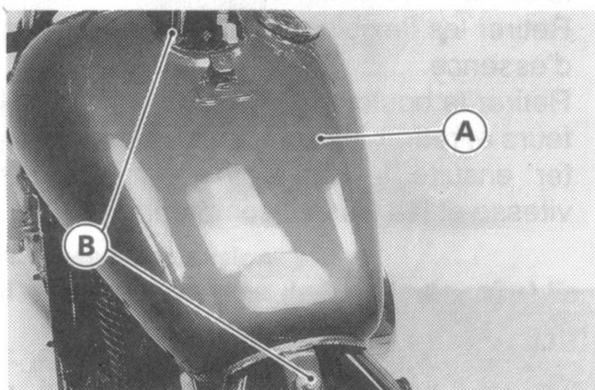
Dépose des bougies

- Placer le robinet d'essence sur OFF.
- Retirer le boulon de fixation, qui se trouve à l'arrière de la selle, puis enlever la selle.
- Retirer les flexibles d'essence du robinet d'essence.
- Retirer le boulon de montage des compteurs et retirer les compteurs. Déconnecter ensuite le câble du compteur de vitesse et les fils des compteurs.



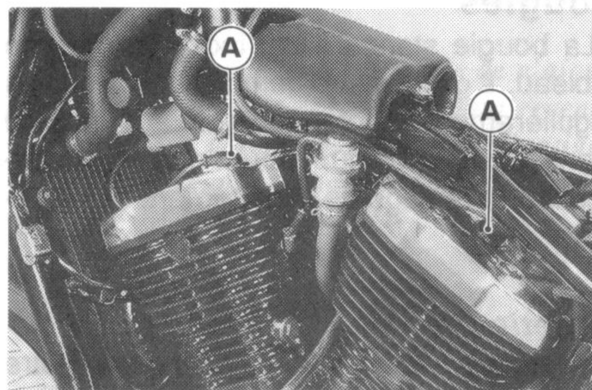
A. Compteurs
B. Boulon de montage

● Retirer les boulons de montage du réservoir d'essence à l'avant et à l'arrière du réservoir, puis déposer celui-ci.



A. Réservoir d'essence
B. Boulons

● Retirer avec soin les capuchons de bougie.

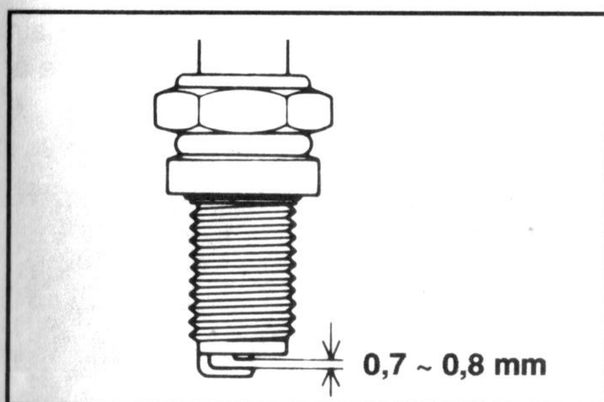


A. Capuchon de bougie

● Dévisser les bougies à l'aide de la clé à bougie prévue dans la trousse à outils.

NOTE

○ *Remonter les bougies en inversant le procédé de la dépose.*



Bougies

Bougies standard	NGK CR7E ou ND U22ESR-N
Ecartement des électrodes	0,7 ~ 0,8 mm
Couple de serrage	1,8 kg-m

Jeu aux soupapes

L'usure des soupapes et de leur siège réduit le jeu aux soupapes et les dérègle.

IMPORTANT

- **Si le jeu n'est pas réglé, les soupapes peuvent rester partiellement ouvertes du fait de leur usure, ce qui réduit les performances, brûle les soupapes et leur siège et peut endommager sérieusement le moteur.**

Le jeu doit être vérifié et réglé pour chaque soupape conformément au tableau d'entretien périodique.

La vérification et le réglage doivent être effectués par un concessionnaire Kawasaki.

Filtre à air

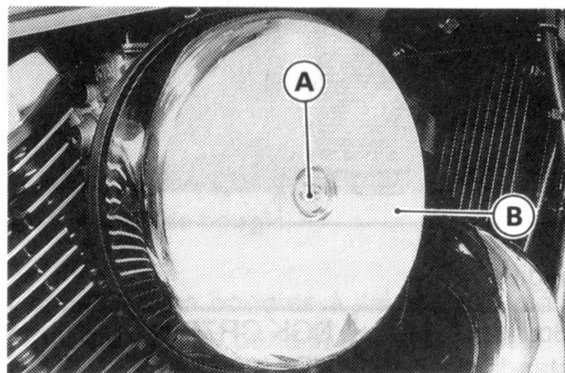
Un filtre à air bouché réduit l'entrée d'air vers le moteur, provoque une augmentation de la consommation d'essence, réduit la puissance du moteur et augmente l'encrassement des bougies.

Nettoyer et remplacer l'élément de filtre à air conformément au tableau d'entretien périodique. Dans les régions poussiéreuses, il sera nécessaire de la nettoyer plus fréquemment.

Lorsque l'on a roulé sous la pluie ou sur des routes boueuses, il convient de la nettoyer immédiatement. Remplacer l'élément s'il est endommagé.

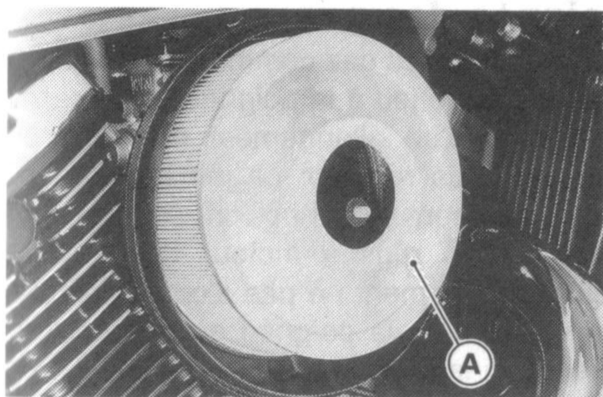
Dépose de l'élément

- Dévisser l'écrou du cache du filtre à air et sortir le cache du logement de filtre à air.



A. Ecrou **B. Cache du filtre à air**

- Retirer l'élément de son logement.



A. **Elément**

- Placer un chiffon propre, non pelucheux dans l'admission du carburateur, afin qu'aucune impureté ou autre corps étranger n'y pénètre.
- Vérifier l'état de l'élément et du joint. Si une partie de l'élément est endommagé, il faut le remplacer.

ATTENTION

○ ***Si des impuretés ou de la poussière pénètrent dans le carburateur, le papillon risque de se coincer, ce qui peut provoquer un accident.***

IMPORTANT

○ **Si des impuretés pénètrent dans le moteur, il en résultera une usure anormale et même l'endommagement de celui-ci.**

NOTE

○ *Le remontage de l'élément s'effectue dans le sens inverse de sa dépose.*

Nettoyage de l'élément

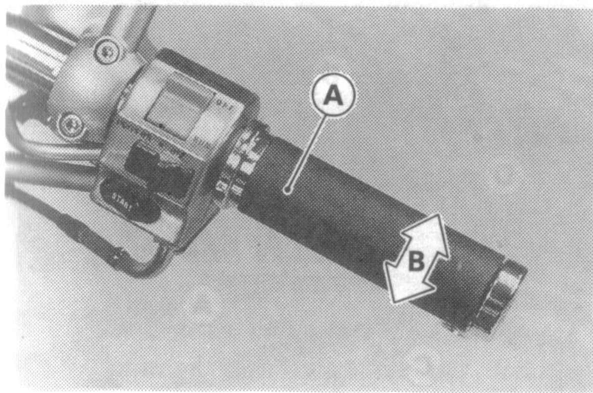
- Nettoyer l'élément en le tapotant légèrement afin de détacher les impuretés.
- Eliminer le reste de la poussière en passant l'intérieur de l'élément à l'air comprimé (de sorte que le jet d'air chasse les impuretés hors de l'élément).

Poignée des gaz

La poignée des gaz commande le papillon des gaz. Si le jeu à la poignée est excessif en raison d'un allongement du câble ou d'un mauvais réglage, ce jeu retardera le fonctionnement du papillon, particulièrement à bas régime moteur. Le papillon pourrait également ne pas s'ouvrir complètement lorsque la poignée est à fond. Par ailleurs, si la poignée n'a pas de jeu, il sera difficile de manœuvrer le papillon et le ralenti sera irrégulier. Vérifier le jeu régulièrement conformément au tableau d'entretien périodique et le régler ni nécessaire.

Contrôle

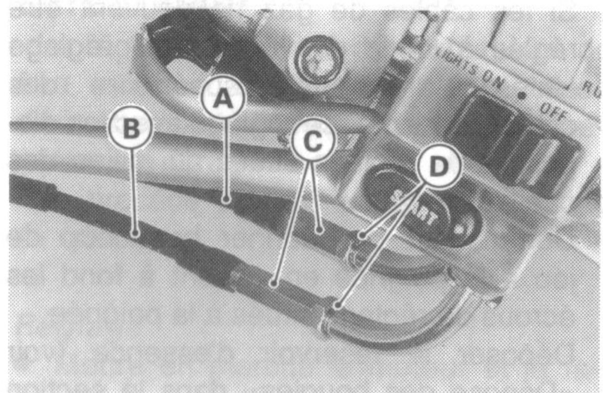
- S'assurer qu'il y a un jeu de 2 à 3 mm à la poignée en la faisant tourner doucement d'avant en arrière.
- Régler le jeu si ce dernier est incorrect.



A. **Poignée des gaz** B. **2 ~ 3 mm**

Réglage

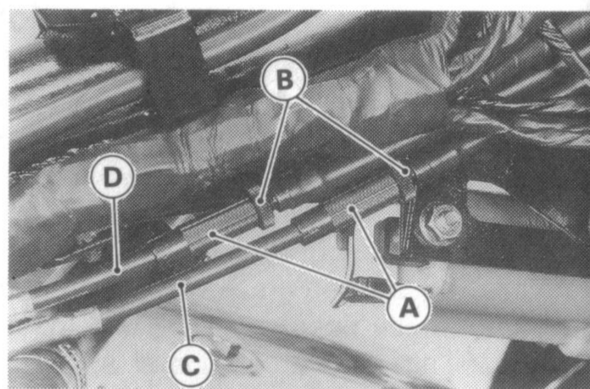
- Desserrer les contre-écrous et visser complètement les deux écrous de réglage des câbles à l'extrémité supérieure des câbles de gaz, de façon à donner un maximum de jeu à la poignée.
- Resserrer l'écrou de réglage du câble de décélération jusqu'à ce qu'il n'y ait plus de jeu lorsque la poignée des gaz est complètement fermée. Resserrer le contre-écrou.



A. Câble d'accélération
B. Câble de décélération
C. Ecrous de réglage
D. Contre-écrous

- Tourner la vis de réglage du câble d'accélération jusqu'à obtenir un jeu de 2 à 3 mm à la poignée. Serrer le contre-écrou.

- Si les câbles de gaz ne peuvent être réglés à l'aide des écrous de réglage situés à l'extrémité supérieure des câbles, effectuer ce réglage avec les dispositifs de réglage situés au milieu des câbles des gaz.
- Commencer par donner beaucoup de jeu à la poignée en vissant à fond les écrous de réglage situés à la poignée.
- Déposer le réservoir d'essence (voir «Dépose des bougies» dans la section «Bougies»).
- Desserrer les contre-écrous et visser à fond les deux dispositifs de réglages situés au milieu du câble des gaz, de sorte à donner beaucoup de jeu à la poignée.



A. Dispositifs de réglage
B. Contre-écrous
C. Câble de décélération
D. Câble d'accélération

- La poignée des gaz étant tout à fait fermée, tourner le dispositif de réglage du câble de décélération jusqu'à ce que celui-ci soit tendu.
- Serrer le contre-écrou.

- Tourner le dispositif de réglage du câble d'accélération jusqu'à ce que le jeu à la poignée soit correct.
- Serrer le contre-écrou.

ATTENTION

○ ***Rouler avec un câble mal réglé, mal placé ou endommagé peut entraîner des conditions dangereuses de conduite.***

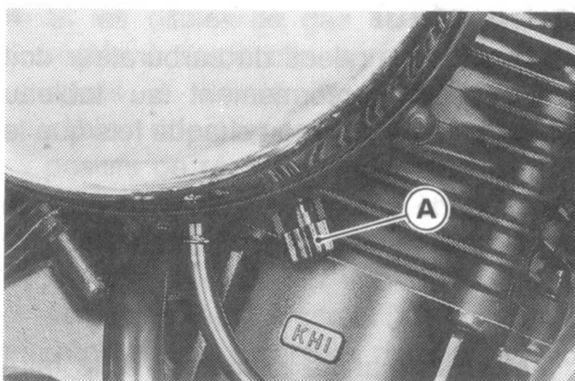
Carburateur

Le réglage du ralenti du carburateur doit être effectué conformément au tableau d'entretien périodique ou chaque fois que le ralenti est déréglé.

Le procédé suivant concerne le réglage du ralenti.

Réglage

- Mettre en marche le moteur et le faire chauffer soigneusement.
- Régler le ralenti au régime stable le plus bas en tournant la vis de réglage.



A. **Vis de réglage du ralenti**

- Ouvrir et fermer les gaz à plusieurs reprises pour vérifier que le ralenti ne change pas. Procéder à un nouveau réglage si nécessaire.
- Le moteur tournant au ralenti, tourner le guidon de chaque côté. Si le mouvement du guidon modifie la vitesse du ralenti, il se peut que les câbles des gaz soient mal réglés, mal placés ou bien endommagés. Avant de prendre la route, s'assurer que tout est correct.

ATTENTION

○ ***Conduire avec des câbles endommagés peut rendre la conduite dangereuse.***

Embrayage

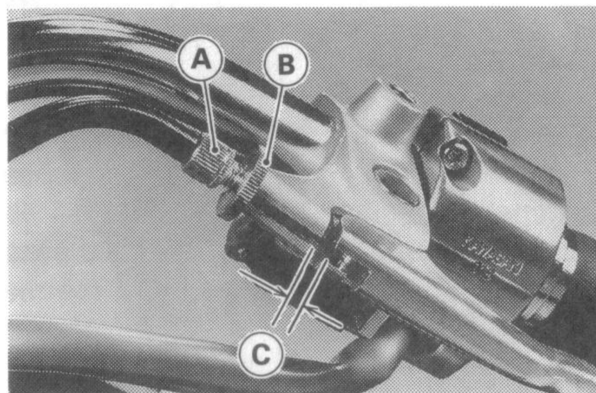
L'embrayage doit être réglé conformément au tableau d'entretien périodique en raison de l'usure des disques de friction et de l'allongement du câble sur une longue période d'utilisation.

ATTENTION

○ ***Ne jamais toucher un moteur chaud ni un tuyau d'échappement lors du réglage de l'embrayage, sous peine de se brûler grièvement.***

Contrôle

- Vérifier si le jeu du levier d'embrayage est bien de 2 ~ 3 mm, comme indiqué sur la photo. Si ce n'est pas le cas, le régler en procédant comme suit :

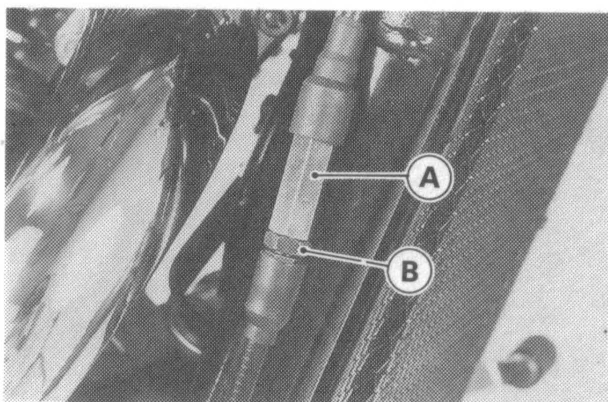


A. Dispositif de réglage **C. 2 ~ 3 mm**
B. Contre-écrou

Si ce n'est pas le cas, ajuster le jeu du levier comme suit.

Réglage

- Desserrer le contre-écrou à la poignée d'embrayage.
- Tourner l'écrou de réglage au milieu du câble afin de donner un jeu de 2 ~ 3 mm au levier d'embrayage.

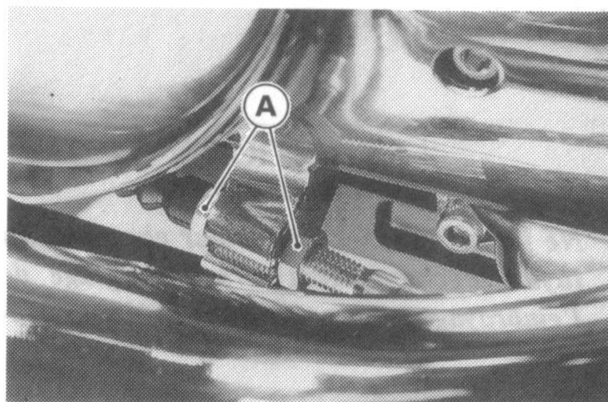


A. Ecrou de réglage B. Contre-écrou

ATTENTION

○ ***S'assurer que chaque extrémité de gaine du câble se trouve bien placée dans son logement, sinon elle pourrait se déplacer par la suite, donnant ainsi suffisamment de jeu au câble pour que le débrayage ne se fasse plus, ce qui se traduirait par une conduite dangereuse.***

- Serrer le contre-écrou.
- Si c'est impossible, utiliser les écrous de montage à l'extrémité inférieure du câble.



A. Ecrous de montage

NOTE

- *Après réglage, faire démarrer le moteur et vérifier que l'embrayage fonctionne correctement et ne patine pas.*
- *Pour de petits réglages, utiliser le dispositif de réglage à la poignée d'embrayage.*

Chaîne de transmission

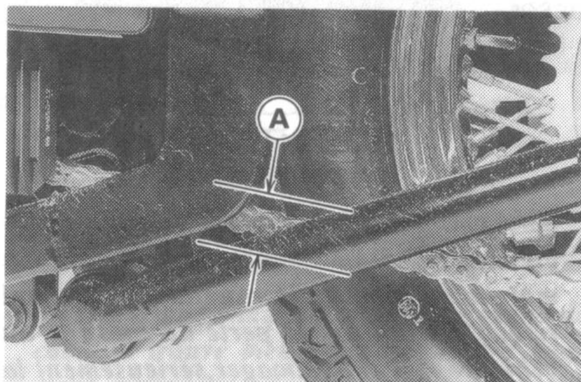
Vérifier, régler et lubrifier la chaîne conformément aux instructions du tableau d'entretien périodique, ceci pour garantir la sécurité et pour éviter une usure excessive de la chaîne. Si la chaîne est fortement usée ou mal réglée (soit trop lâche soit trop serrée), elle peut sauter des pignons ou se casser.

ATTENTION

- ***Une chaîne qui casse ou qui saute des pignons peut endommager le pignon moteur ou bloquer la roue arrière, ce qui risque d'entraîner la perte de contrôle du véhicule et d'endommager sérieusement la motocyclette.***

Vérification de la flèche de la chaîne

- Placer la motocyclette sur sa béquille latérale.
- Faire tourner la roue arrière afin de trouver la position où la chaîne est la plus tendue puis mesurer l'écart vertical à mi-distance entre les pignons.



A. 25 ~ 35 mm

- Si la chaîne est trop tendue ou trop lâche, la régler afin que la flèche ait les dimensions requises.

Flèche de chaîne de transmission

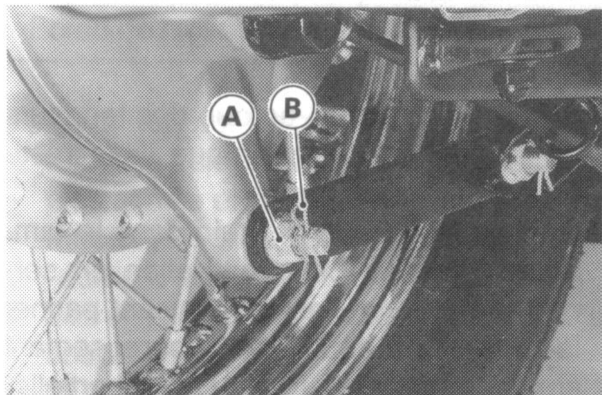
Standard	25 ~ 30 mm
Trop tendue	Moins de 25 mm
Trop lâche	Plus de 35 mm

Réglage de la flèche de la chaîne

- Desserrer l'écrou de biellette d'ancrage arrière.

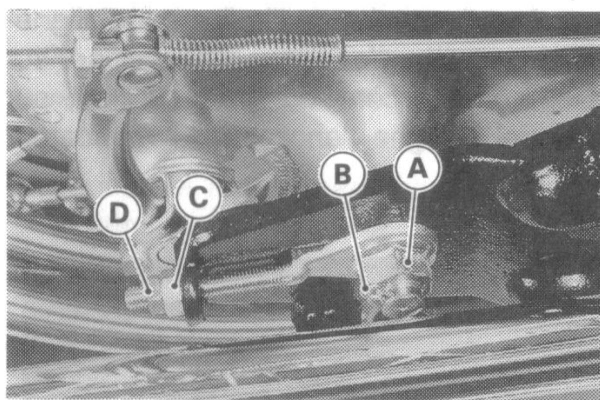
IMPORTANT

○ **Ne pas oublier de desserrer l'écrou de biellette d'ancrage.**



A. Ecrou de biellette d'ancrage
B. Clip de sécurité

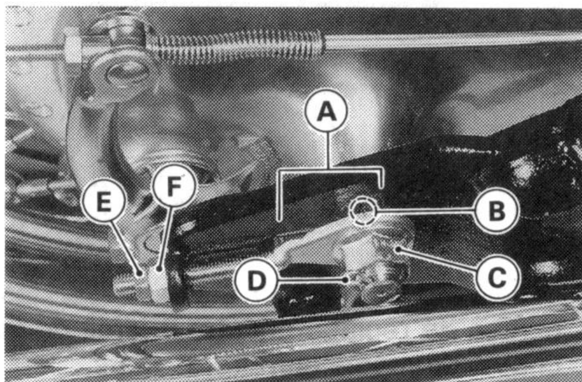
- Desserrer les contre-écrous de tendeur de chaîne gauche et droite.
- Retirer la goupille et desserrer l'écrou d'axe.



A. Ecrou d'axe
B. Clip de sécurité
C. Ecrou de réglage
D. Contre-écrou

- Si la chaîne est trop lâche, visser les écrous de réglage gauche et droit de la chaîne du même nombre de tours.
- Si la chaîne est trop tendue, dévisser les écrous de réglage gauche et droit de la chaîne du même nombre de tours et pousser la roue vers l'avant.

- Visser de la même façon les deux écrous de réglage de chaîne de sorte à obtenir la flèche correcte. Pour que la chaîne et la roue soient correctement alignées, l'encoche de l'indicateur d'alignement gauche de la roue doit s'aligner sur le même repère du bras oscillant sur lequel s'aligne l'encoche de l'indicateur droit.



A. **Repères**
B. **Encoche**
C. **Ecrou d'axe**
D. **Clip de sécurité**
E. **Contre-écrou**
F. **Ecrou de réglage**

NOTE

○ *Il est également possible de vérifier l'alignement de la roue à l'aide d'une corde ou d'une règle.*

ATTENTION

○ ***Un mauvais alignement de la roue entraînera une usure anormale et crée des conditions de conduite dangereuses.***

- Serrer les 2 contre-écrous des tendeurs de chaîne et s'assurer que l'axe reste aligné.
- Centrer le flasque de frein dans le tambour. Effectuer cette opération en serrant légèrement l'axe, en faisant patiner la roue et en appuyant vigoureusement sur la pédale de frein. L'axe partiellement serré permet au flasque de se centrer lui-même dans le tambour.

NOTE

○ *Ce procédé permet d'éviter un effet de «mou» du frein.*

- Serrer l'écrou d'axe au couple préconisé.

Couple de serrage

Ecrou d'axe	10 kg-m
Ecrou de biellette	3,5 kg-m

- Faire tourner la roue et mesurer une nouvelle fois la tension à la position la plus serrée et régler si nécessaire.
- Introduire un clip de sécurité dans l'écrou d'axe.
- Serrer l'écrou de biellette d'ancrage au couple préconisé.

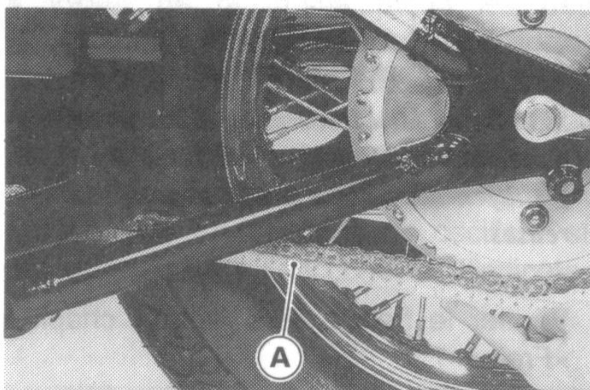
ATTENTION

○ ***Si l'axe ou les écrous ne sont pas serrés correctement ou le clip remis en place, il en résultera des conditions de conduite dangereuses.***

- Vérifier le frein arrière (voir le chapitre «Freins»).

Contrôle de l'usure de la chaîne

- Tendre la chaîne à l'aide des tendeurs de chaîne.
- Mesurer, chaîne tendue, la longueur de 20 maillons du centre du 1er axe au centre du 21e axe. Mesurer à plusieurs endroits, car la chaîne ne s'use pas de manière uniforme.



A. Instrument de mesure

- Si la longueur excède la limite admise, remplacer la chaîne.

Longueur de 20 maillons

Limite admise : 323 mm

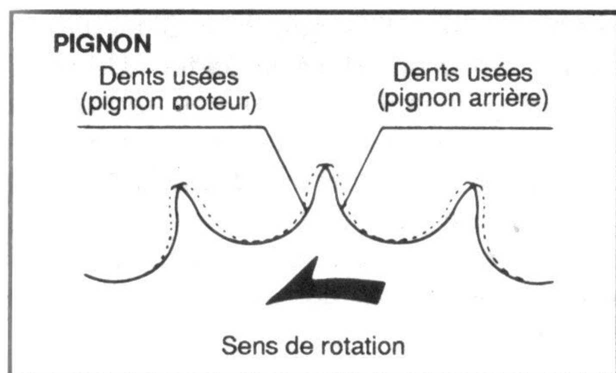
ATTENTION

○ ***Par sécurité, n'utiliser qu'une chaîne d'origine, c.-à-d. une chaîne du type sans fin, qui ne doit pas être coupée lors du montage. La faire installer par un concessionnaire Kawasaki.***

- Faire tourner la roue arrière pour vérifier l'état des rouleaux, des axes et des maillons.
- S'assurer également que les dents des pignons ne sont pas endommagées ou ne présentent pas d'usure excessive.

NOTE

○ *L'usure des dents des pignons a été exagérée sur le dessin. Consulter le manuel d'atelier pour les limites d'usure acceptables.*

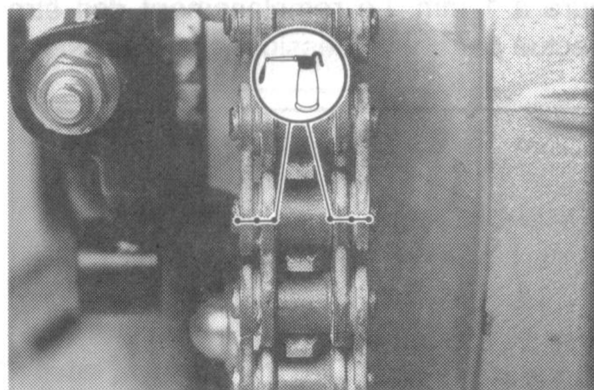


- En cas d'anomalie, faire remplacer la chaîne et/ou les pignons par un concessionnaire Kawasaki.

Lubrification

Il est nécessaire de procéder à une lubrification après avoir roulé sous la pluie ou sur des routes humides, ou chaque fois que la chaîne semble sèche. Il est préférable d'utiliser une huile épaisse telle que SAE 90, plutôt qu'une huile légère ; l'huile épaisse restant plus longtemps sur la chaîne et assurant ainsi une meilleure lubrification.

- Appliquer l'huile sur les côtés des rouleaux afin qu'elle puisse pénétrer dans les axes et les rouleaux. Appliquer aussi de l'huile sur les joints toriques de manière à bien les recouvrir. Essuyer l'excédent d'huile.

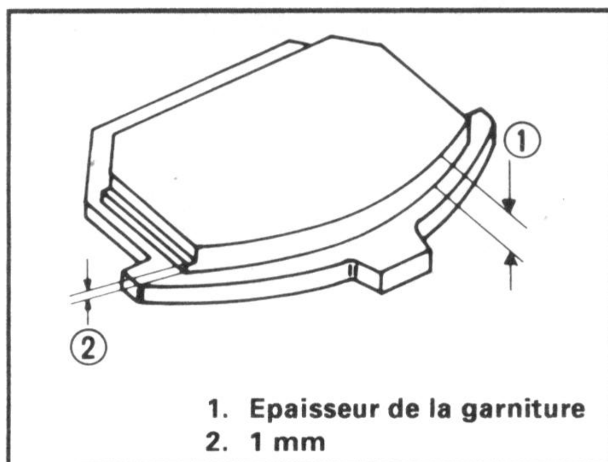


- Si la chaîne est particulièrement sale, la nettoyer à l'aide de gazole ou de Kérosène, puis appliquer de l'huile, comme indiqué ci-dessus.

Freins

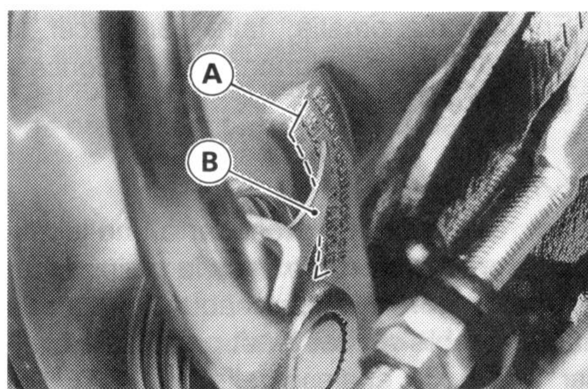
Contrôle de l'usure

Vérifier l'usure des freins conformément au tableau d'entretien périodique. Les 2 plaquettes d'étrier de frein à disque avant doivent être remplacées si l'épaisseur de l'une ou l'autre de ces plaquettes est inférieure à 1 mm. Le remplacement doit être effectué par un concessionnaire Kawasaki.



1. **Epaisseur de la garniture**
2. **1 mm**

Sur la paroi du frein arrière se trouve un témoin d'usure de la garniture. Si ce témoin ne se trouve pas dans la partie «USABLE RANGE» lorsque le frein est appliqué à fond, les garnitures de frein sont usées au-delà de la limite admise. Dans ce cas, la mâchoire de frein doit être remplacée. Le tambour et les autres éléments du frein doivent être examinés par un concessionnaire Kawasaki.



A. «USABLE RANGE»
B. Témoin d'usure de garniture de frein

Lubrification

Conformément au tableau d'entretien périodique, faire lubrifier la came de frein par un concessionnaire Kawasaki.

Liquide de frein:

Vérifier le niveau du liquide de frein dans les réservoirs et le remplacer conformément au tableau d'entretien périodique. Le liquide de frein doit être remplacé s'il est pollué par des poussières ou de l'eau.

Nature du liquide de frein

Les liquides recommandés sont indiqués dans le tableau ci-après.

Si aucun de ces liquides n'est disponible, utiliser uniquement le liquide de qualité supérieure DOT4.

Liquides recommandés pour frein à disque

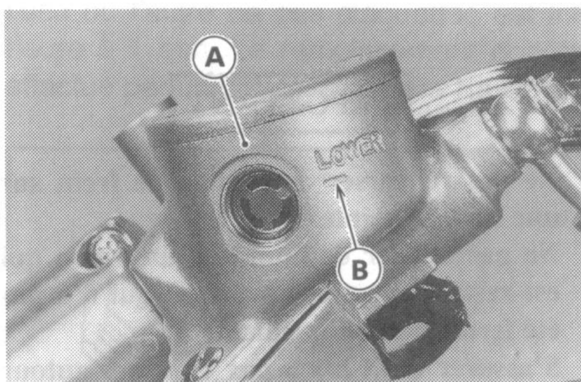
Castrol Girling-Universal
Castrol GT (LMA)
Castrol Disk Brake Fluid
Check Shock Premium Heavy Duty

IMPORTANT

- **Ne pas renverser de liquide de frein sur une surface peinte.**
- **Ne pas utiliser de liquide d'un bidon qui est resté longtemps ouvert ou qui n'a pas été fermé hermétiquement.**
- **S'assurer qu'il n'y a pas de fuites autour des joints.**
- **S'assurer du bon état des flexibles.**

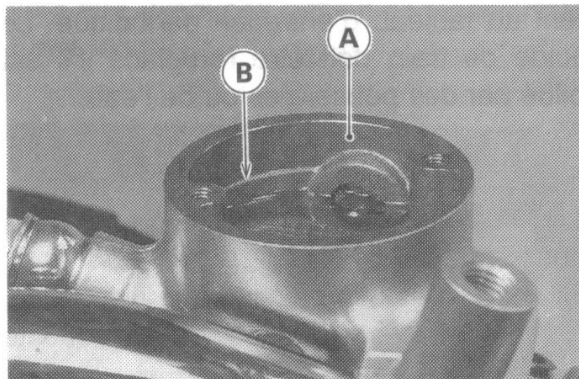
Contrôle du niveau de liquide

- Le réservoir étant à l'horizontale, le niveau du liquide de frein doit toujours être au-dessus de la ligne du niveau minimum



A. Réservoir avant
B. Ligne du niveau minimum

- Si le niveau de liquide est inférieur à la ligne de niveau minimum, vérifier s'il n'y a pas de fuite dans le système et remplir le réservoir jusqu'à la ligne de niveau maximum. Une ligne graduée est prévue dans le réservoir avant ; celle-ci indique la ligne du niveau supérieur.



A. Réservoir avant
B. Ligne du niveau maximum

ATTENTION

○ ***Ne pas mélanger deux marques différentes de liquide. Remplacer complètement le liquide de frein des conduites s'il faut refaire le plein et que le type et la marque du liquide qui se trouve déjà dans le réservoir sont inconnus.***

Remplacement du liquide

Le liquide de frein doit être remplacé par un concessionnaire Kawasaki.

Frein avant:

L'usure du disque et des plaquettes est automatiquement compensée et est sans effet sur la course du levier et de la pédale de frein. Il n'y a aucun réglage à effectuer sur le frein avant.

ATTENTION

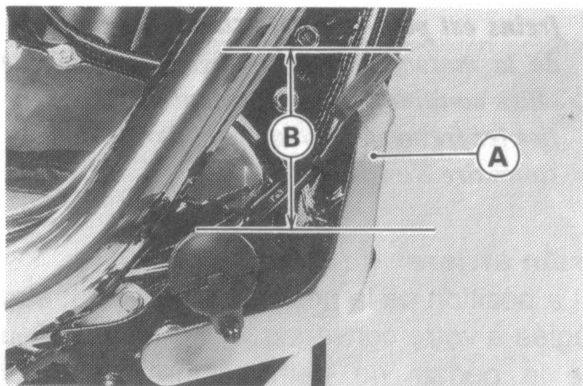
○ ***Si le levier de frein donne une impression de «mou» lorsqu'il est manœuvré, il y a peut-être de l'air dans les conduites ou bien les freins est peut-être défectueux. La conduite de la motocyclette est dangereuse dans de telles conditions, et il convient de faire vérifier les freins immédiatement par un concessionnaire Kawasaki.***

Frein arrière:

La position de la pédale de frein peut être réglée à votre convenance. Contrôler le jeu de la pédale de frein conformément au tableau d'entretien périodique.

Contrôle de la position de la pédale

- Lorsque la pédale de frein n'est pas utilisée, elle doit être 60 ~ 70 mm plus haute que le haut du repose-pied.

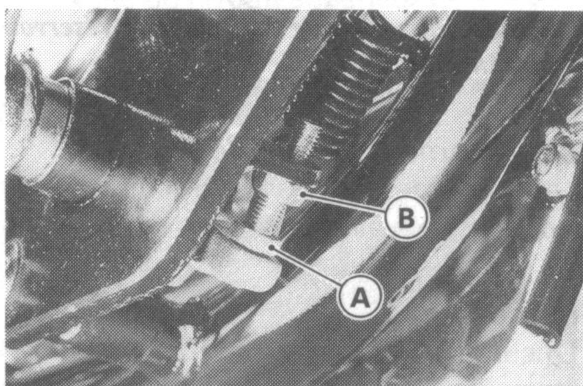


A. Pédale de frein arrière
B. 60 ~ 70 mm

- Si ce n'est pas le cas, régler la position de la pédale.

Réglage de la position de la pédale

- Desserrer le contre-écrou et tourner le boulon de réglage afin de régler la position de la pédale.
- Resserrer le contre-écrou.

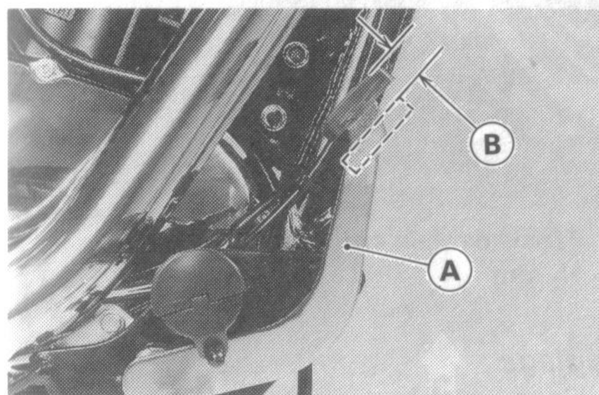


A. Boulon de réglage **B. Contre-écrou**

- Vérifier le jeu de la pédale et le bon fonctionnement du contacteur de feu stop.

Contrôle du jeu de la pédale

- La pédale de frein doit avoir un jeu de 20 ~ 30 mm lorsqu'elle est doucement enfoncée à la main.

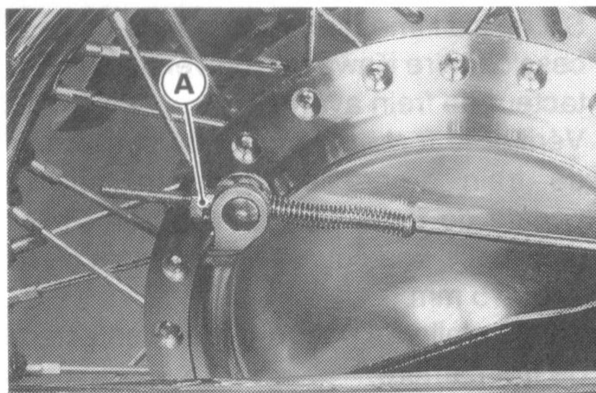


A. Pédale de frein arrière
B. 20 ~ 30 mm

- Faire tourner la roue pour contrôler la résistance du frein.
- Faire fonctionner la pédale à plusieurs reprises pour s'assurer qu'elle revient bien en position immédiatement après relâchement.
- Vérifier l'efficacité du freinage.
- Régler le jeu de la pédale s'il est incorrect.

Réglage du jeu de la pédale

- Tourner l'écrou de réglage du levier de la came de frein afin que la pédale ait un jeu de 20 ~ 30 mm.



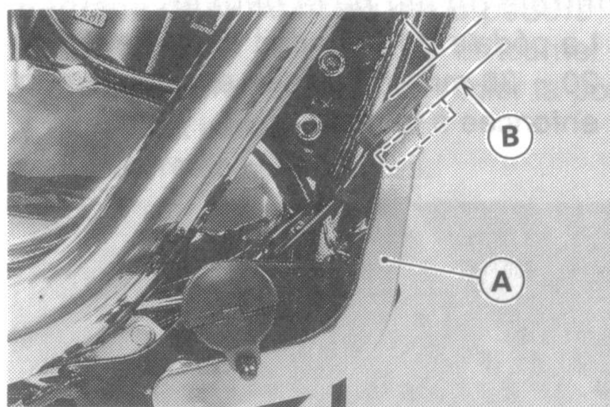
A. Ecrou de réglage

Contacteurs de frein

Le feu stop doit s'allumer dès que l'un de des freins est actionné. Le contacteur de feu stop du frein avant ne requiert aucun réglage, mais celui du frein arrière doit être réglé conformément au tableau d'entretien périodique.

Contrôle

- Mettre de contact.
- Le feu stop doit s'allumer dès que le frein avant est actionné.
- S'il ne s'allume pas, demander à un concessionnaire Kawasaki de vérifier le contacteur de frein avant.
- Vérifier le fonctionnement du contacteur de frein arrière en appuyant sur la pédale de frein. Le feu stop doit s'allumer après une course de la pédale d'environ 15 mm.
- S'il ne s'allume pas, régler le contacteur de frein arrière.



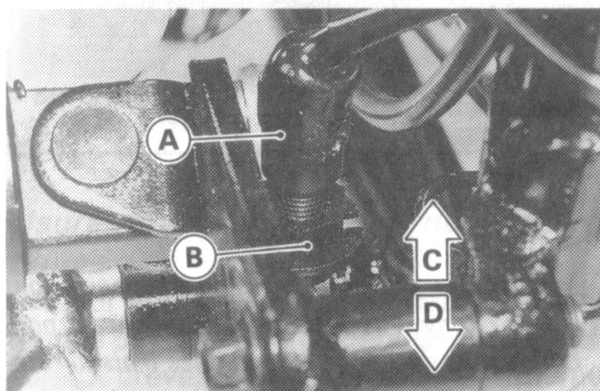
A. Pédale de frein arrière
B. 15 mm

Réglage

- Pour régler le contacteur de frein arrière, le déplacer vers le haut ou vers le bas en faisant tourner l'écrou de réglage.

IMPORTANT

○ **Pour éviter d'endommager les branchements électriques à l'intérieur du contacteur, s'assurer que le corps du contacteur ne tourne pas pendant le réglage.**



A. Contacteur de frein arrière
B. Ecrou de réglage
C. S'allume plus tôt.
D. S'allume plus tard.

Amortisseur arrière

L'amortisseur arrière peut être réglé en modifiant la précharge du ressort en fonction des conditions de charge et de conduite. Si le ressort semble trop mou ou trop dur, le faire régler par un concessionnaire Kawasaki.

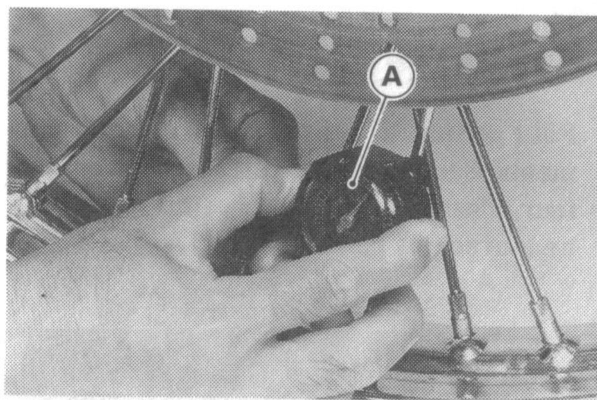
Roues

Pneumatiques:

Charge et pression

Une mauvaise pression des pneumatiques et une surcharge de la motocyclette affectent considérablement la tenue de route et les performances du véhicule et peuvent se traduire par une perte de contrôle de la machine. La charge maximum autorisée, en plus du poids du véhicule, est de 181 kg, comprenant le pilote, le passager, les bagages et les accessoires.

- Vérifier régulièrement la pression des pneus à l'aide d'un manomètre de bonne qualité.



A. Manomètre

NOTE

○ *Mesurer la pression lorsque les pneus sont froids (la motocyclette ne doit pas avoir parcouru plus de 1,5 km pendant les trois dernières heures).*

○ *La pression varie en fonction de la température ambiante et de l'altitude. Il conviendra donc de la vérifier et de la régler lors de voyages vers des destinations où la température ou l'altitude varie beaucoup.*

Pression (à froid)

Avant et arrière	Charge jusqu'à 97,5 kg	200 kPa (2,0 kg/cm^2)
	Charge de 97,5 à 181 kg	225 kPa (2,25 kg/cm^2)

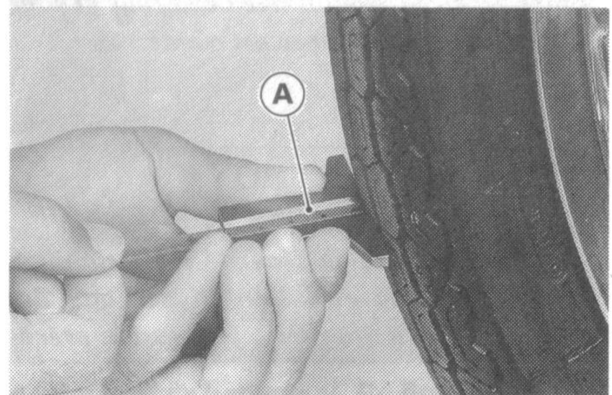
Usure, endommagement des pneumatiques

Au fur et à mesure que la bande de roulement s'use, le pneu devient de plus en plus sujet à crevaison. On estime généralement que 90% des crevaisons et éclatement surviennent au cours des derniers 10% de la vie de la bande de roulement (usure à 90 %). C'est donc une mauvaise économie et un danger que d'utiliser un pneumatique jusqu'à usure complète.

- Conformément au tableau d'entretien périodique, mesurer la profondeur de la bande de roulement avec une jauge de profondeur, et remplacer tout pneu usé au-delà de la profondeur minimum admise.

Profondeur minimum des sculptures

Avant	———	1 mm
Arrière	En dessous de 130 km/h	2 mm
	Au dessus de 130 km/h	3 mm



A. Jauge de profondeur

- Contrôler visuellement le pneu pour voir s'il n'est pas coupé ou fendillé, le remplacer s'il est très endommagé. Les hernies et boursouflures sont le signe de défauts internes, exigeant le remplacement des pneus.
- Retirer les pierres ou tout autre matériau coincé dans les sculptures.

NOTE

○ *Faire vérifier l'équilibrage de la roue chaque fois qu'un nouveau pneu est monté.*

ATTENTION

○ ***Pour des raisons de sécurité et de stabilité, lors d'un replacement, n'utiliser que des pneus standard, gonflés à la pression préconisée.***

Pneu standard (avec chambre à air)

Avant	80/90-21 48H BRIDGESTONE EXEDRA L307 ou DUNLOP D404F
Arrière	140/90-16 71H BRIDGESTONE EXEDRA G544 ou DUNLOP D404

ATTENTION

○ ***Utiliser la même marque de pneu à l'avant et à l'arrière.***

Batterie

La batterie utilisée sur cette motocyclette ne requiert pas d'entretien. Il n'est donc pas nécessaire de vérifier le niveau d'électrolyte ni d'ajouter d'eau distillée.

Le capuchon d'étanchéité ne doit pas être retiré une fois que l'électrolyte spécifié a été mis dans la batterie pour l'entretien initial.

Comme le système électrique de cette motocyclette est conçu pour n'utiliser qu'une batterie sans entretien, ne pas la remplacer par une batterie conventionnelle.

IMPORTANT

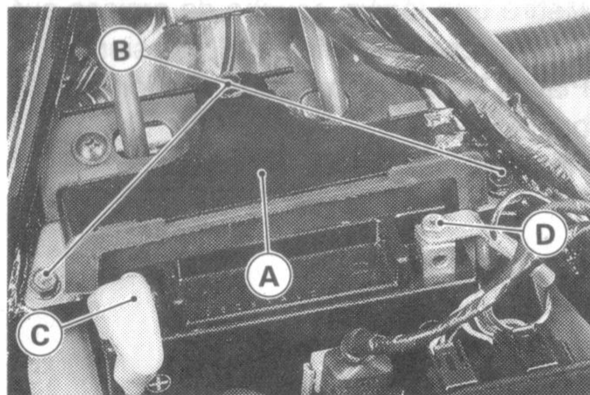
- **Ne jamais ôter le capuchon d'étanchéité, cela pourrait endommager la batterie.**
- **Ne pas installer de batterie conventionnelle sur cette motocyclette, le système électrique pourrait ne pas fonctionner normalement.**

NOTE

- *S'il s'avère nécessaire de recharger ce type de batterie, se tenir aux instructions de l'étiquette de la batterie.*

Dépose de la batterie

- Oter la selle.
- Dévisser les boulons de support de la batterie et déposer le support.



A. Support de batterie **B. Boulons** **C. Borne (+)** **D. Borne (–)**

- Débrancher les fils de la batterie, d'abord celui de la borne (–), ensuite celui de la borne (+)
- Sortir la batterie de son logement.
- Nettoyer la batterie en utilisant une solution d'eau et de bicarbonate de soude. S'assurer que les raccords sont propres.

Repose de la batterie

- Raccorder le câble encapuchonné à la borne (+), puis le câble noir à la borne (–).
- Mettre une légère couche de graisse sur les bornes pour éviter leur corrosion.
- Placer le capuchon de protection sur la borne (+).
- Remonter les pièces déposées.

Faisceau de phare

Réglage horizontal

Le faisceau de phare est réglable horizontalement. S'il n'est pas correctement réglé, il éclairera un côté de la route et non droit devant.

- Visser ou dévisser la vis de réglage supérieure sur le cerclage du phare jusqu'à ce que le faisceau du phare soit bien droit.

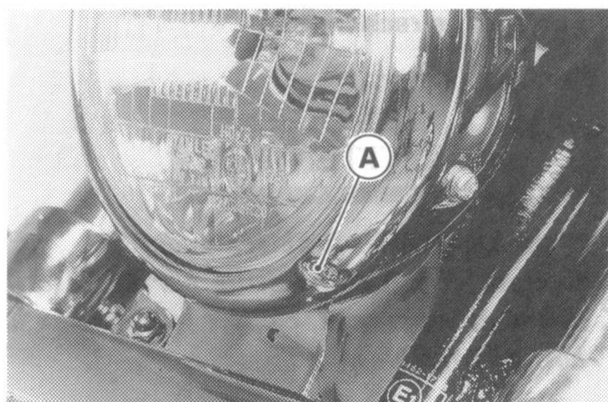


A. Vis de réglage

Réglage vertical

Le faisceau de phare est réglable verticalement. S'il est réglé trop bas ni le feu de route, ni le feu de croisement n'éclaireront la route suffisamment loin. S'il est réglé trop haut, le feu de route n'éclairera pas droit devant et le feu de croisement éblouira les usagers venant en sens inverse.

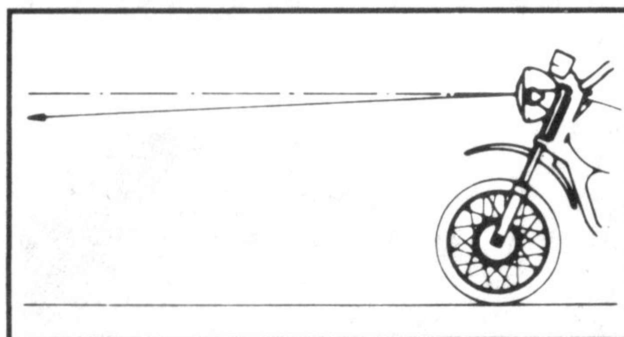
- Visser ou dévisser la vis de réglage inférieure sur le cerclage du phare pour ajuster le phare verticalement.



A. Vis de réglage

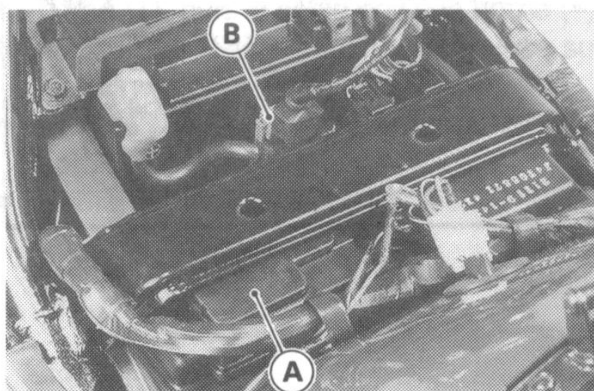
NOTE

○ *En feu de route, le point d'éclairage doit se situer légèrement en dessous de l'horizontale, le conducteur étant assis sur la motocyclette. Régler le phare à l'angle correct en fonction des réglementations locales.*

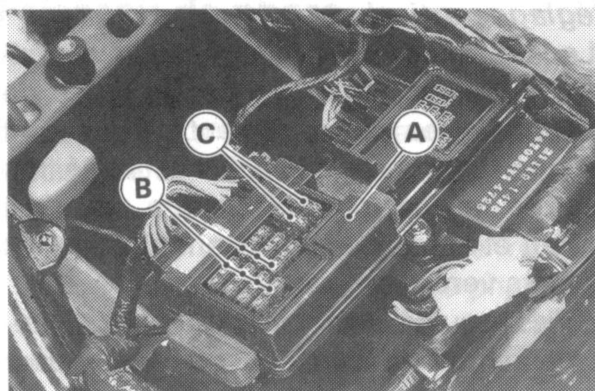


Fusibles

Les fusibles sont placés dans la boîte de jonction sous la selle. Le fusible principal est monté sur le relais de démarreur, situé sous la selle, derrière la batterie. Si un fusible grille, contrôler le circuit électrique pour en déterminer la cause, puis remplacer ce fusible par un fusible neuf ayant les mêmes caractéristiques.



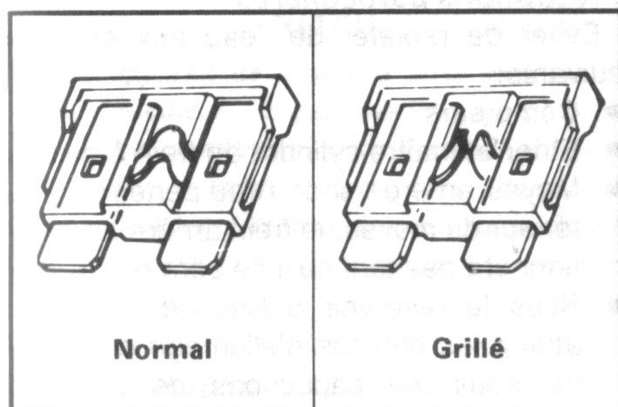
A. Boîte de jonction
B. Fusible principal (30 A)



A. Boîte de jonction
B. Fusibles
C. Fusibles de rechange

ATTENTION

- ***N'utiliser que des fusibles standard.***
- ***Remplacer le fusible grillé par un fusible de même ampérage, comme indiqué sur la boîtier à fusibles.***



Circuit d'essence

L'accumulation d'humidité et de dépôts dans le circuit d'essence réduit le débit d'essence et provoque un mauvais fonctionnement du carburateur. Vérifier le circuit conformément au tableau d'entretien périodique.

Faire effectuer l'inspection et le nettoyage par un concessionnaire Kawasaki.

Lavage

Afin de prolonger la durée de vie de votre motocyclette, il convient de la laver entièrement dès qu'elle a été éclaboussée d'eau de mer ou exposée à l'air salin ainsi qu'après l'avoir conduite sous la pluie, sur des routes boueuses, poussiéreuses ou salées (par temps de gel).

Préparation au lavage

Avant de procéder au lavage, des précautions doivent être prises pour éviter que l'eau n'atteigne les parties suivantes :

- Ouverture de chaque échappement : les couvrir d'un sac en plastique fixé par des élastiques.
- Levier d'embrayage et levier de frein, commutateurs au guidon : les couvrir d'un sac en plastique.
- Commutateur d'allumage : couvrir le trou de serrure avec du ruban adhésif.
- Admission du filtre à air : le boucher avec du ruban adhésif ou la bourrer avec des chiffons.

Précautions particulières

Eviter de projeter de l'eau aux endroits suivants:

- Compteurs
- Etrier et maître cylindre de frein à disque
- Moyeu arrière : si de l'eau pénètre à l'intérieur du moyeu, le frein arrière ne fonctionnera pas tant qu'il ne sera pas sec.
- Sous le réservoir d'essence ; si l'eau atteint les bobines d'allumage ou pénètre sous les capuchons de bougies, l'étincelle risque de passer à la masse. Si cela se produit, il faudra sécher ces pièces avant que la motocyclette puisse redémarrer.
- Moyeu de roue avant
- Pivot de direction (tube de té supérieur de direction)
- Pivots de biellette Uni-trak
- Pivot de bras oscillant

NOTE

- *Un appareil de lavage à forte pression est déconseillé. L'eau peut pénétrer dans les roulements ou autres pièces ; la rouille et la corrosion peuvent alors provoquer des défaillances. Certains savons également très alcalins peuvent laisser des résidus ou faire des taches.*

Après le lavage

- Oter les sacs en plastique et les adhésifs, et nettoyer l'admission du filtre à air.
- Lubrifier les axes, boulons et écrous.
- Essayer les freins avant de rouler.
- Mettre le moteur en marche et le laisser tourner environ 5 mn.

ATTENTION

- ***Ne jamais appliquer de cire ou de lubrifiant sur les disques de frein. Les freins ne fonctionneraient plus et il pourrait en résulter un accident. Nettoyer les disques avec un solvant non gras tel que le trichlorethylène ou l'acétone. Se conformer aux instructions données par le fabricant du solvant.***

ENTREPOSAGE

Préparation à l'entreposage:

- Nettoyer soigneusement toute la motocyclette.
- Faire tourner le moteur pendant cinq minutes afin de réchauffer l'huile. Couper le moteur et vidanger l'huile.
- Verser la quantité d'huile moteur fraîche spécifiée dans le réservoir d'huile.
- Vidanger le réservoir d'essence et vidanger le carburateur en dévissant la vis de purge située sous la cuve à flotteur (si l'essence stagne trop longtemps elle se détériore et risque d'encrasser le carburateur).
- Enlever le réservoir vide, y verser à peu près 250 cc d'huile moteur, secouer afin de bien lubrifier toute la paroi intérieure, puis vider l'excès d'huile.

ATTENTION

○ ***L'essence est extrêmement inflammable et peut exploser dans certaines conditions. Placer la commutateur d'allumage sur OFF. Ne pas fumer. S'assurer que l'endroit est bien aéré et à l'abri de toute source d'étincelles ou de flammes ; cela comprend également tout appareil muni d'une veilleuse.***

- Démonter les bougies et mettre plusieurs gouttes d'huile de catégorie SE type SAE 30 dans chaque cylindre. Appuyer quelques secondes sur le bouton de démarreur afin de recouvrir d'huile la paroi des cylindres, puis remonter les bougies.
- Réduire d'environ 20 % la pression des pneus.
- Placer la motocyclette sur une caisse ou des supports de façon à ce que les deux roues soient surélevées (si cela n'est pas possible, mettre des planches sous chaque roue pour que l'humidité n'imprègne pas les pneus).
- Vaporiser de l'huile sur toutes des surfaces métalliques non peintes, afin de les empêcher de rouiller. Eviter de mettre de l'huile sur les pièces en caoutchouc et les freins.
- Lubrifier la chaîne de transmission et tous les câbles.
- Oter la batterie, et l'entreposer à l'abri du soleil, de l'humidité, ou du gel.
- Fixer un sac en plastique sur les pots d'échappement pour que l'humidité n'y pénètre pas.
- Mettre une housse sur la motocyclette pour la préserver de la poussière.

Pour remettre la motocyclette en route après entreposage

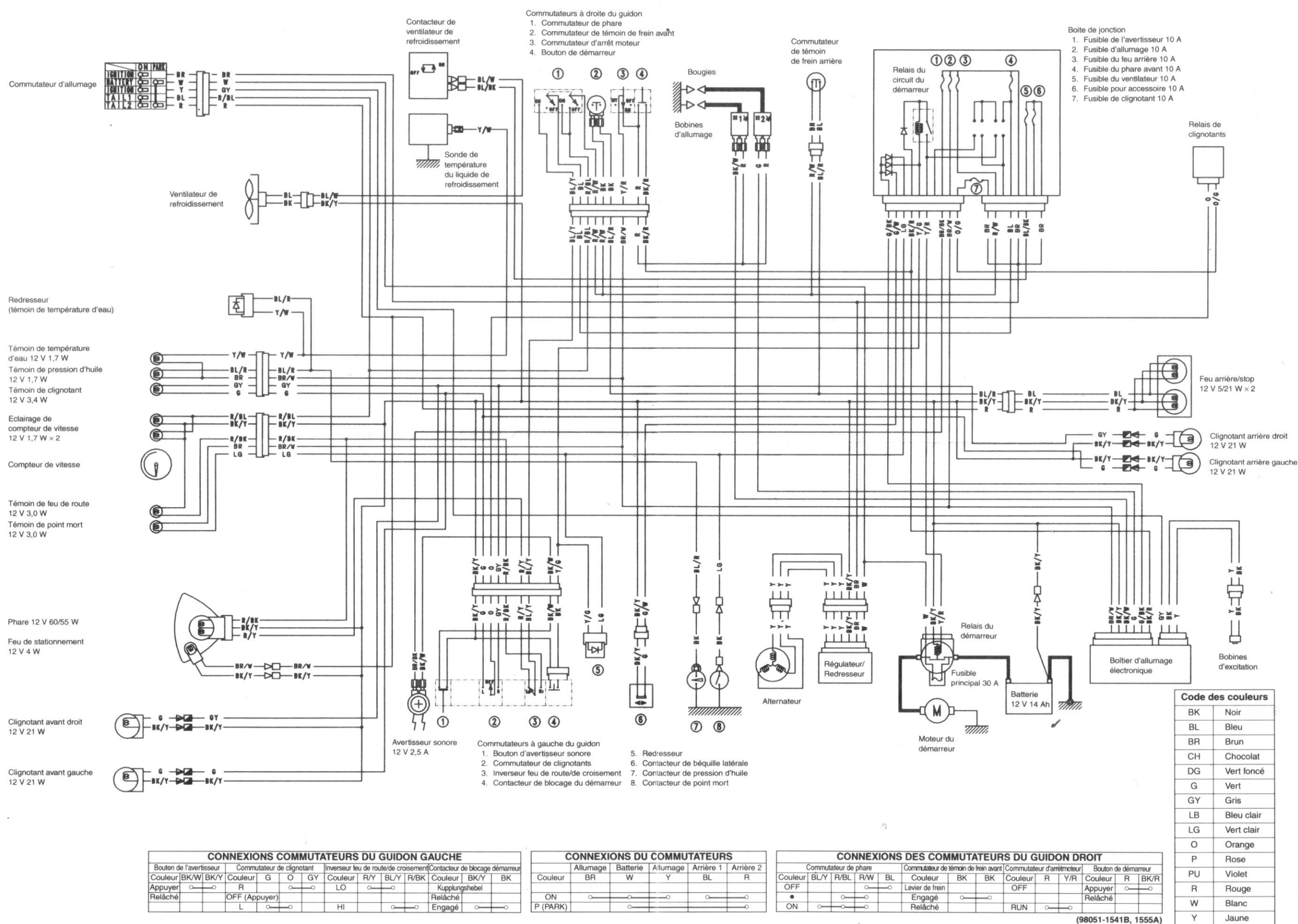
- Retirer le sachet en plastique du pot d'échappement.
- Remonter la batterie sur la motocyclette et la recharger, si nécessaire.
- S'assurer que les bougies sont bien vissées.
- Remplir le réservoir d'essence.
- Vérifier tous les points décrits au paragraphe «Contrôles quotidiens de sécurité».
- Lubrifier les axes, boulons et écrous.

VN800-A1

KAWASAKI
HEAVY INDUSTRIES, LTD.
CONSUMER PRODUCTS GROUP
Part No. 99947-1164-01

Printed in Japan

Schéma de câblage de la VN800-A



Code des couleurs

Code	Couleur
BK	Noir
BL	Bleu
BR	Brun
CH	Chocolat
DG	Vert foncé
G	Vert
GY	Gris
LB	Bleu clair
LG	Vert clair
O	Orange
P	Rose
PU	Violet
R	Rouge
W	Blanc
Y	Jaune

CONNEXIONS COMMUTATEURS DU GUIDON GAUCHE

Bouton de l'avertisseur			Commutateur de clignotant				Inverseur feu de route/de croisement				Contacteur de blocage démarreur		
Couleur	BK/W	BK/Y	Couleur	G	O	GY	Couleur	R/Y	BL/Y	R/BK	Couleur	BK/Y	BK
Appuyer	○	○	R		○	○	LO	○	○		Kupplungshebel		
Relâché			OFF (Appuyer)								Relâché		
			L	○	○		HI		○	○	Engagé	○	○

CONNEXIONS DU COMMUTATEURS

	Allumage	Batterie	Allumage	Arrière 1	Arrière 2
Couleur	BR	W	Y	BL	R
ON	○	○	○	○	○
P (PARK)		○			○

CONNEXIONS DES COMMUTATEURS DU GUIDON DROIT

Commutateur de phare					Commutateur de témoin de frein avant			Commutateur d'arrêt moteur			Bouton de démarreur		
Couleur	BL/Y	R/BL	R/W	BL	Couleur	BK	BK	Couleur	R	Y/R	Couleur	R	BK/R
OFF			○	○	Levier de frein			OFF			Appuyer	○	○
•		○	○		Engagé	○	○				Relâché		
ON	○	○	○		Relâché			RUN	○	○			

(98051-1541B, 1555A)